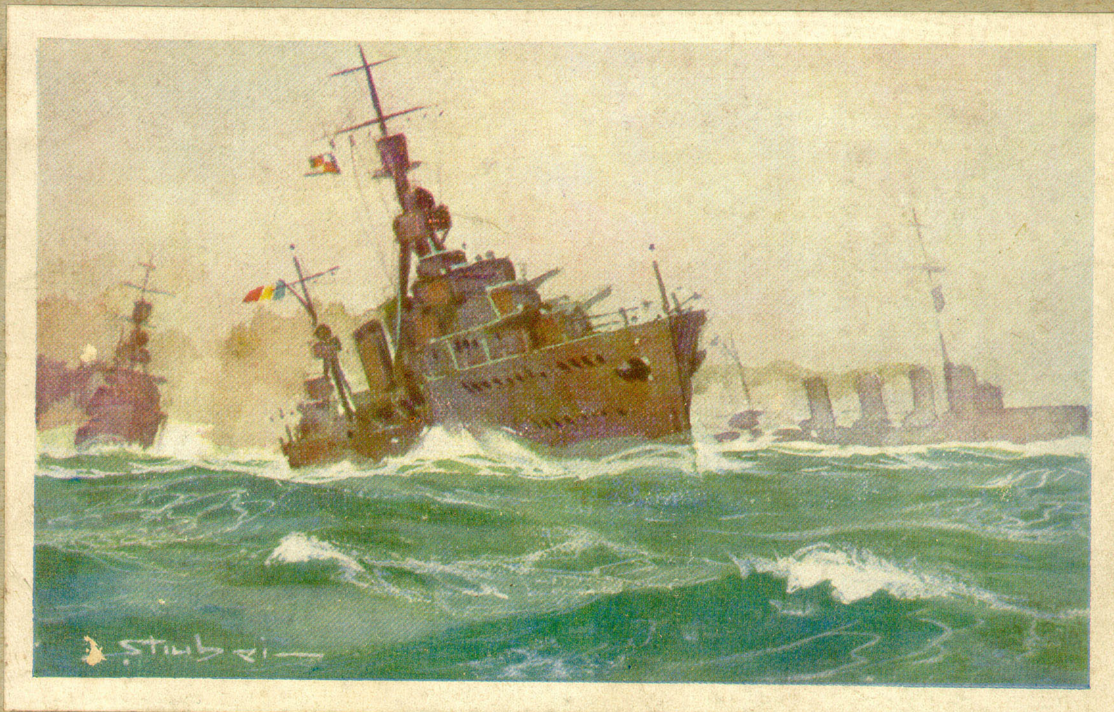
ROMANIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ



REVISTA **LIGEI NAVALE ROMÂNE** PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ȘI APĂRAREA INTERESELOR PE APA

Anul I No. 1 Noembrie 1931

Cuprinde articole, informații și vederi din marina națională, marinele străine, navigația maritimă, fluvială și de plăcere. Viața porturilor și viața marinarilor, hidroaviație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice



„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă....

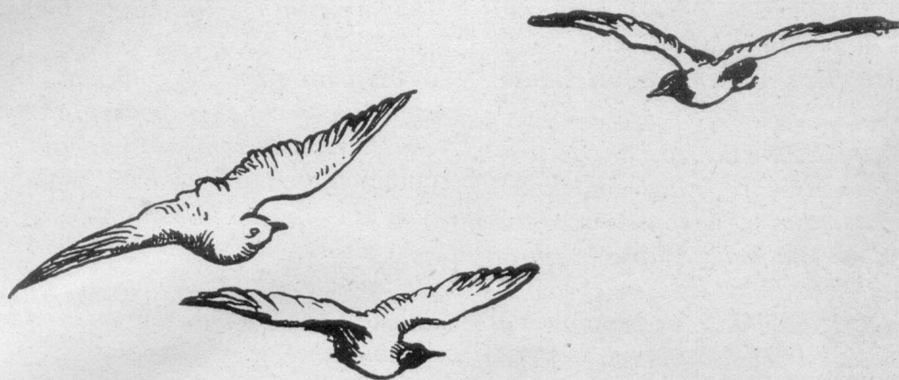
(M. COGĂLNICEANU)

CUPRINSUL:

Directorul Revistei: Comandor EUG. BOTEZ (Jean Bart)
Redactorul „ Comandor A. NEGULESCU (Moș Delamare)
Secretarul „ Locot. ȘTIUBEI D.

Administratorul Revistei: Comandor G. MUNTEANU

Redacția și Administrația: Sediul Ligei Navale Române Str. A. Briand 16 (fostă Regală)
Telefon 367/98
BUCUREȘTI



PRIMUL CUVÂNT

Incă o revistă?

Da.

Nu avem prea multe?

Nu, pentrucă ne lipsește tocmai revista care ne trebue.

Liga Navală Română, până acum, n'a avut o publicație periodică, prin care să comunice cu toți membrii, să îmbrățișeze toate chestiunile maritime și fluviale, să orienteze, să lege și să strângă rândurile celor cari umblă pe ape, celor cari au interese pe ape și celor cari iubesc apa, atrași de magia și orizontul mării.

Au apărut și dispărut pe rând cele câteva reviste de marină, cari luptând cu greutăți, făcând sacrificii, s'au putut menține câtva timp la suprafață.

Să cuvine a recunoaște și a prețui munca și râvna înaintașilor noștri, cari au navigat adesea împotriva curentului, înfruntând cu bărbăție valurile și vânturile din prova, pe care vremea le ridicau împotrivă.

Prima revistă «Marina», *apărută prin anul 1897, era o foae* clandestină, *socotită ca o revistă de critică subversivă.*

Autoritățile superioare de pe acea vreme nu admiteau o activitate extra-militară — deși foarte patriotică — începută de un mănunchiu de tineri marinari, cari se încercau să arăte în lumina adevărului nevoia ce avea statul să creeze o marină națională.

Idialiștii inițiatori erau urmăriți.

Revistă interzisă din oficiu.

O luptă stearpă în serviciul unei cauze pierdute?

Nu credem.

Ecoul luptei acelor campioni — uitați astăzi — a vibrat prelung în opinia publică, ajungând până la cei ce dețineau cheile viitorului acestui popor.

Și un mare pas înainte s'a făcut prin organizarea navigației maritime și fluviale, după care a urmat crearea escadrei de monitoare pe Dunăre.

Luptă, apostolat, jertfe, isbândă... așa erau vremurile, dar ce devotament... ce avânt tineresc...

Vremurile s'au schimbat. Autoritățile superioare au ajuns să prețuiască și să ajute chiar o activitate de largă propagandă pentru luminarea marelui public dar... entusiasmul, avântul de altă dată a scăzut. Farul idialului, care călăuzea drumul spre țărmul dorit, abia mai licărește pe linia orizontului întunecat.

Prin anul 1900 apare în București «Revista Mar timă», *publicație condusă de Comandamentul Marinei, având în vedere complectarea instrucției technice a ofițerilor, mai mult decât propaganda.*

In 1913 apare pentru scurt timp în Galați «Revista Marină», *o propagandă scrisă în limba română și franceză. Tot în acelaș an apare în Brăila o admirabilă* «Revistă a Porturilor și a Navigației Comerciale».

După războiu, prin 1920, apare în Brăila, pentru scurt timp, o altă «Revistă Maritimă».

Inspectoratul Marinei Militare scoate, în 1925, la București «Buletinul Marinei», *pe care îl transformă în* «Revista Marinei», *publicație trimestrială pentru cultura navală a ofițerilor.*

In acelaș an apare la București «Revista Bursei și a Marinei».

Nu se pot tăgădui marile foloase aduse de aceste publicații în diferite cercuri, dar ele se adresau la un mic număr de specialiști, având în general un caracter technic și nu de popularizare.

Revista de față se adresează marelui public pentru popularizarea cunoștințelor navale. Scrisă pe înțelesul tuturor, ea va căuta să grupeze toate

ramurile de activitate românească pe apă: marina militară, comercială, navigaţie de plăcere, viaţa porturilor, pescărie, literatură marină, sport nautic şi turism de apă.

«România Maritimă şi Fluvială», *organ de propagandă a Ligei Navale Române, va fi o tribună liberă, deschisă celor cari vor să-şi spună cuvântul pentru a lumina opinia publică asupra tuturor chestiunilor navale, pentru a apăra interesele comerţului pe apă, pentru a desvolta şi propaga în masele populare iubirea şi cultul mărei — căci marea, oglinda infinitului, a exercitat întotdeauna asupra omului cea mai puternică acţie din toate fenomenile naturei.*

Pare că numai de câţi-va ani Românii au descoperit marea. Trebue să ne bucure creşterea exodului populaţiei în spre plajele însorite ale Mărei Negre.

La Grande nourrice, *cum o numea Michelet, atrage mii de copii la sânul ei bogat, hrăneşte plămânii cu aerul ei salin, măreşte vitalitatea fizică şi morală, oţeleşte voinţa, dă sănătate, putere, viaţă.*

Această pornire a generoasei tinereţi către orizontul albastru, trebue orientată, canalizată şi organizată.

Liga Navală Română, privind cu încredere în viitor, caută să cultive, să răspandească şi să întreţie viu spiritul şi interesul public pentru marea şi binefacerile ei.

Numai prin o continuă propagandă în toate păturile sociale se poate forma o conştiinţa, o doctrină navală românească, ajungând până la acea politică de apă *pe care geniul politic al marelui om de stat M. Cogâlniceanu, de acum un veac, o prevăzuse.*

Liga Navală Română, care a lansat această nouă revistă expediind-o în larg, vrea să deschidă drumuri noui.

Va isbuti?

Incearcă.

Drumul pe hartă s'a tras.

Ştim capul la compas.

Sa-l urmăm încordaţi, stăpâni pe roata cârmei.

Vom ajunge cu bine la liman?

Vom ajunge să aruncăm ancora în portul pe care nu-l vedem decât cu gândul?

Că orizontul se arată a fi întunecat... vedem şi noi, dar ştim că în larg nu poate veşnic să fie vreme bună... la drum oricând fi-i gata de furtună...

Ancora sus!

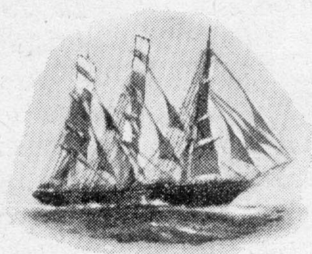
Intindeţi velele!

Incet înainte!

. . . .

Pe drum!

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ





Evenimente din Marina Naţională

— Escadra de Dunăre a fost decorată —

Tînăra noastră marină a fost în cursul acestui an onorată şi răsplătită printr'un înalt gest Regal.

Liga Navală Română, care urmăreşte toate manifestările nautice, trebue să lumineze opinia publică românească asupra acestui eveniment de mare importanţă pentru vieaţa noastră naţională.

*

Astăzi, când omenirea îngrozită de cataclismul războaelor îşi îndreaptă ochii spre idialul păcei, noi Românii, cari prin luptă ne-am întregit neamul, trebue să ne întrebăm căutând în urmă spre trecutul istoric:

Fost-am noi un neam răsboinic şi hrăpăreţ ?

Războinic — da.

Hrăpăreţ — nu.

Dacă ne-am războit veacuri de-a rândul a fost ca să apărăm, să ne păstrăm fiinţa pe colţul acesta de pământ, unde mâna Domnului ne-a răsădit.

Cuceriri n'am urmărit niciodată.

Cu îndârjire însă ne-am apărat întotdeauna *sărăcia* şi *nevoile* şi *neamul* — căci ţările aceste au stat în *drumul tuturor răutăţilor*, cum scrie un cronicar moldovan.

Pe poarta aceasta deschisă între cotul Carpaţilor şi apa Dunărei, s'au perindat în cursul vremurilor atâtea seminţii atrase de mirajul Bizanţului.

Dar noi am rămas pe loc, legaţi de pământ ; că dintr'un început am fost aci neamul de baştină şi de continuitate, înfipt cu adânci rădăcini în locul acesta, la răscrucea drumurilor dintre Răsărit şi Apus.

Intre sapă şi armă s'a oţelit neamul nostru pentru că veşnic a slujit ca post înaintat, santinelă neadormită la graniţa dinspre Răsărit a continentului. Românii, putem spune, au fost şi sunt încă, *Grănicerii* Europei, însărcinaţi cu paza civilizaţiei apusene.

In piept am primit de atâtea ori loviturile valurilor năvălitoare cari ameninţau să înece Europa. Pentru sângele românesc care a curs din belşug, pentru cumplitele pustiiri ale ţărilor noastre în luptele cu Turcii şi Tătarii, avem tot dreptul, ca apărători, la recunoştinţa ţărilor apusene.

Şi... astăzi chiar... santinela română de pe graniţa Nistrului, neclintită la postul ei străvechiu, cu ochii ţintă la Răsărit, veghează încă pentru apărarea civilizaţiei europene.

*

Nu avem tradiţii de stat maritim.

Firul istoric ne-a fost tăiat şi viitorul nostru naval a fost îngropat de vijelia otomană.

Urmele unei marine moldoveneşti s'au perdut în ceaţa vremurilor.

Dovezi vor fi rămas poate prin hrisoavele prăfuite ale vechilor arhive din Stambul, Genova şi Veneţia.

Vitregia timpurilor ne-a ţinut veacuri departe de căile deschise ale mărei şi ne-a curbat pe brzada plugăriei.

Dar în epoca de renaştere şi de independenţă, prin fatala noastră situaţie geografică, am fost nevoiţi să ne apărăm hotarele de apă.

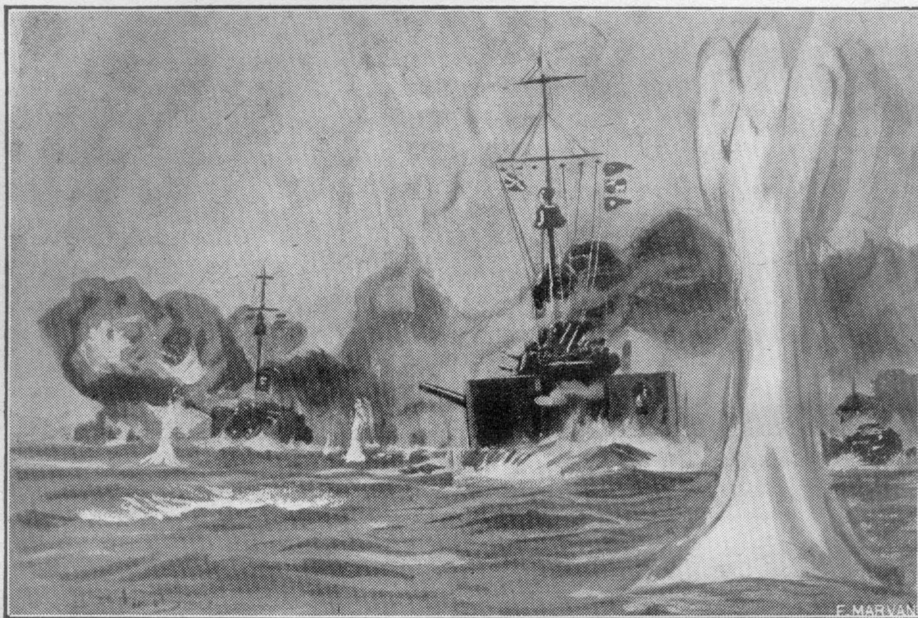
Totuş, războiul de întregirea neamului ne-a surprins dezarmaţi la mare. La Dunăre însă forţele noastre navale şi-au făcut pe deplin datoria.

Pentru purtarea ei în războiu escadra de *monitoare* şi *vedete*, a fost decorată.

Ce-a făcut escadra de Dunăre ca să merite această **distincţie** ?

Incă înainte de intrarea noastră în acțiune, escadra românească a impus respectarea neutralității Dunărei flotei austriace, care voia să coboare fluviul pentru ca să atace, pe Ruși, în sudul Basarabiei.

După intrarea în acțiune, escadra de monitoare a ținut în respect tot timpul flota austriacă, împedecând'o de a ieși din adăpostul ostroavelor, ca să coboare Dunărea pentru a da ajutor armatei de invazie.



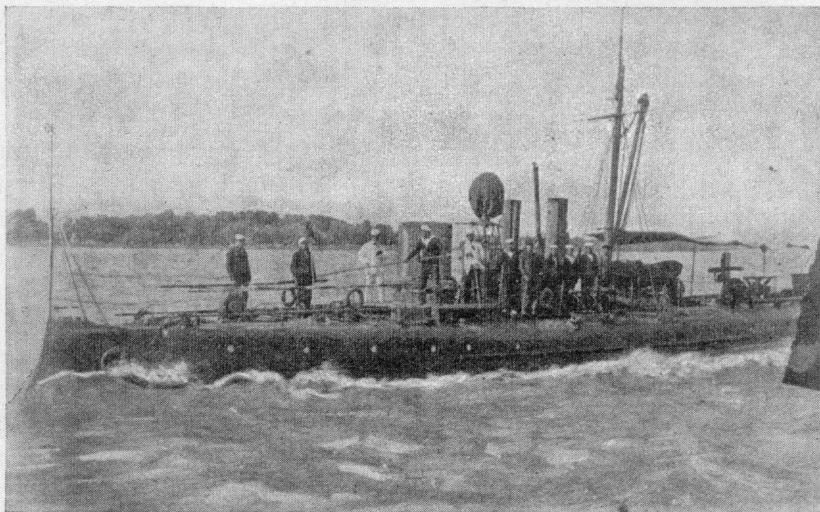
Monitoarele în lupta de la Rașova.

Turtucaia n'a putut fi cucerită din spre apă, ea n'a căzut decât impresurată din spre uscat.

In cursul luptelor din Dobrogea armata noastră și-a asigurat flancul drept pe ascadra de Dunăre.

„Sprijin puternic ne-a fost dat în acele grele zile esca-
„dra de Dunăre, care cu artileria sa de bord, ziua și
„noaptea, a făcut imposibilă strecurarea inamicului prin
„istmul dintre Dunăre și Balta Baciului. Escadra ne-a asigurat perfectă liniște la aripa noastră dreaptă" declară un distins șef de stat major al trupelor cari au luptat în Dobrogea.

O prețioasă mărturisire ne vine și din afară.



O vedetă de Dunăre.

In memoriile conducătorilor armatei inamice se repetă constatarea că înaintarea dealungul Dunărei era complect interzisă de escadra monitoarelor românești.

Avem tot dreptul să ne întrebăm azi : Cum s'ar fi desfășurat operațiile din Dobrogea dacă în locul flotei rusești, care a stat mută la ancoră în portul Constanța, am fi avut o escadră românească de mare pentru a interzice, ca și cea de Dunăre, înaintarea inamicului de-alungul litoralului ?

Când Rușii, grăbiți, s'au retras abandonând Dobrogea, trecând fluviul pe podurile întinse de marina noastră, escadra de monitoare a fost nevoită să urmeze retragerea la gurile Dunărei.

Și numai sub protecția escadrei s'au scurs, sub focul bateriilor inamice de pe malul drept al fluviului, imensele convoae de sute de vase încărcate cu grâne, cari au hrănit armata de pe front și întreaga populație din Moldova.

Dobrogea ocupată de inamic. Delta și gurile Dunărei au rămas până la urmă în stăpânirea marinei noastre. Lupta dela Vîlcov între escadra română și cea rusă, superioară în număr, a făcut să se curețe Dunărea de forțele bolșevice și să capturăm un mare număr de vase cu tunuri, arme și muniții.

Pentru aceste fapte de arme săvârșite pe apele bătrânei Dunări, de strămoșească pomenire, escadra de monitoare și vedete a fost decorată la fel cu regimentele oștirei de uscat cari s'au distins în lupte.

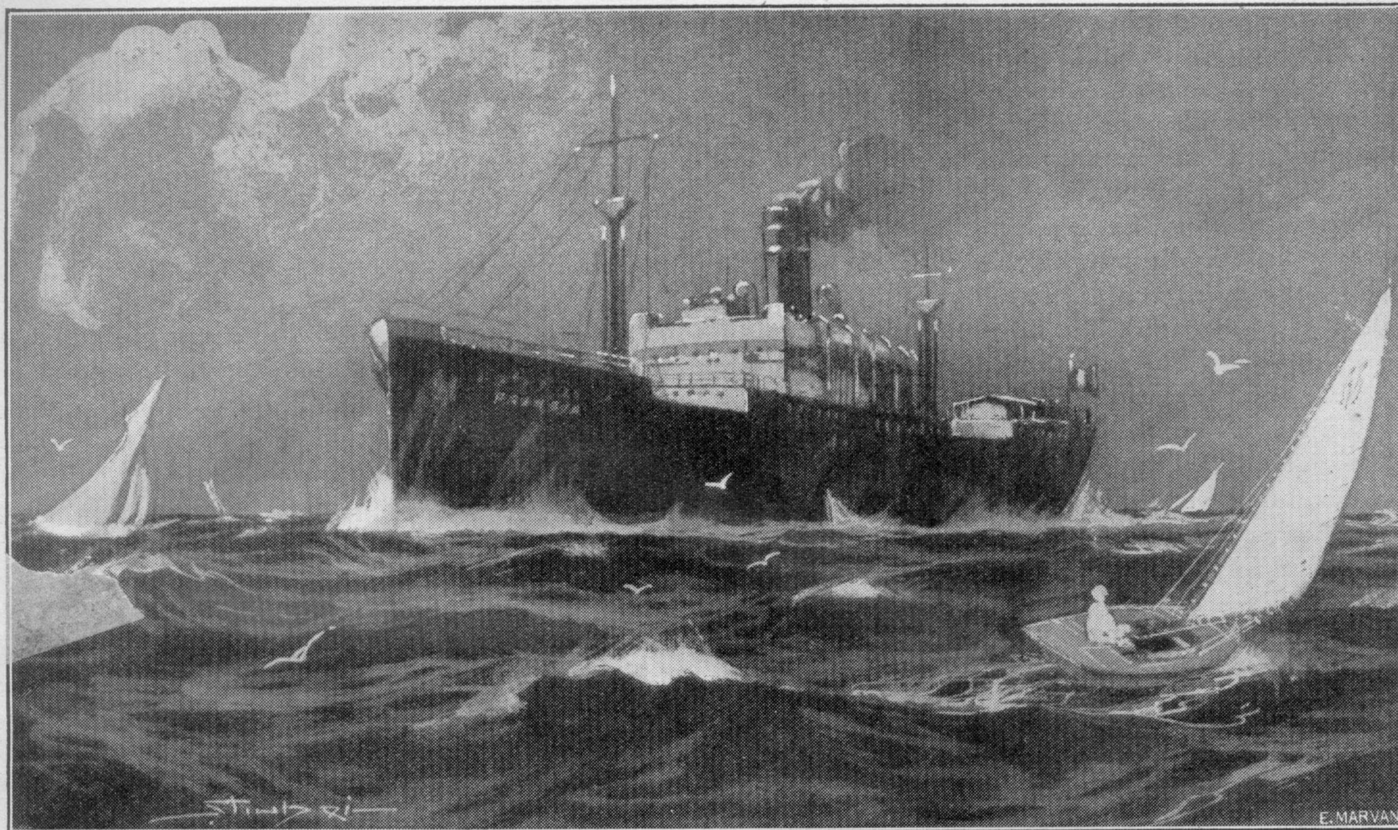
„Sunt fapte ce vor rămâne adânc săpate în cartea neamului, a zis M. S. Regele Carol al II-lea decorând escadra de Dunăre".

19 ofițeri, 14 maiștri, 352 de marinari a fost tributul de sânge pe cari tânăra noastră marină l-a dat pentru întregirea neamului.

Liga Navală Română, pentru a perpetua memoria eroilor marinari, a răspândit și în lumea porturilor noastre nobilul gest de pietate, după o veche tradiție maritimă :

Odată pe an, la 15 August, ziua Marinii, se aruncă jerbe, coroane și ancore de flori în mare și Dunăre, pentru cei fără morminte... pierduți în adâncul apelor.

JEAN BART



Cargobotul „Prahova“ al societăţei „România.“

NAVIGAŢIA COMERCIALĂ MARITIMĂ

Ce s'a făcut în alte ţări şi ce am facut noi.

Marina comercială are de obiect transportul mărfurilor produse în ţările industriale spre regiunile cari le importă, şi cari la rândul lor exportă produsele solului. Nesfârşite caravane de furnici plutitoare duc zi şi noapte, pe mări şi pe oceane, produse industriale spre a fi schimbate cu produse agricole, miniere şi fermiere. Tot marina comercială prin uriaşe vapoare, repezi şi confortabile, adevărate oraşe plutitoare, transportă necontenit mii şi zeci de mii de călători şi emigranţi.

Industria transporturilor — nu comerţul maritim — îşi are origina în secolul al 16-lea. Olanda a fost prima ţară care a pus temelia acestei industrii speciale, construind şi exploatând vase de transport pe mare, în condiţii economice convenabile.

Până la mijlocul secolului al 19-lea, transporturile maritime s'au făcut numai cu vase cu vele. Costul transportului, sau navlul, era ridicat pentrucă pe de-o parte mărfurile transportate erau în cantităţi mici, iar pe de alta călătoria dura luni de zile ; din această ultimă cauză nu se putea transporta decât mărfuri rezistente, care nu se stricau pe mare.

Adevărata industrie mare a transporturilor maritime începe de la 1850, când propulsiunea cu vapori a înlocuit propulsiunea cu vele care punea pe navigatori la discreţia vântului.

Introducerea maşinilor pe vasele maritime dă un impuls enorm, nu numai industriei şi comerţului de mare, dar şi celui de uscat. Extracţia cărbunelui din mine ia o desvoltare însemnată, se creiază industrii noui în Anglia şi Olanda, apoi în Franţa, Germania şi Statele-Unite, în vederea exportului căutându-se debuşeuri noui în toate părţile lumei pentru produsele acestor industrii. Materiile prime din cele mai depărtate locuri ale globului sunt aduse regulat şi repede la locul de utilizare. Construcţiile vaselor de mare din fier şi apoi din oţel, creiază mai întâi în Anglia, apoi în Franţa, Germania şi Statele Unite, enorme uzine de produs fier din minereuri în cea mai mare parte importate. Transportul cerealelor, minereurilor, lemnelor, cer vase din ce în ce mai încăpătoare, din care cauză navlul se ieftenește în beneficiul consumatorilor, atât pentru produsele agricole, cât şi pentru cele industriale.

Cea mai mare flotă maritimă comercială o are astăzi Anglia, numărând 15.000 vase cu 22 milioane tone registru brut, adică 62 milioane metri cubi capacitate. Imediat vin Statele-Unite, dar abia cu 11 milioane tone, iar

toate celelalte ţări la un loc însumează aproximativ 30 milioane tone registru brut. Intre acestea intră şi România cu 67.000 tone, cu toate sacrificiile făcute de Stat în decurs de 30 ani.

Pe măsură ce marina comercială se desvoltă, ţările maritime înţeleg tot mai mult importanţa ei. A transporta în câteva zile mii de tone de petrol din America în Anglia şi mii de tone de maşini din Anglia în Indii, e un fapt care merită toată atenţiunea. Navigaţia aeriană va scurta distanţele pentru poştă şi călători de clasă, dar nici odată nu va fi utilizată pentru transporturi în masă, cari cer capacităţi mari şi mijloace de propulsiune economică. Vor sbura hydroavioane cu zeci de tone de greutate, dar nu se vor transporta economic milioane de tone de marfă decât pe vase modern utilate şi mişcate cu motoare economice.

Situaţia preponderentă a marinei comerciale britanice nu se datoreşte numai faptului că posedă fierul şi cărbunele, căci sunt ţări cari le au pe amândouă dar n'au marină comercială, după cum sunt ţări cari n'au nici fier, nici combustibil şi nici producţiune de exportat, totuşi au o marină comercială importantă. Primul element care favorizează desvoltarea marinei este situaţia geografică şi în special întinderea coastelor. Japonia, Anglia, Grecia, Norvegia, Italia, ţări insulare şi peninsulare, sunt vii exemple. Iniţiativa acestor popoare de marinari, născuţi şi crescuţi în greutăţile şi pericolele mărei, ajutată de energia şi capacitatea armatorilor şi constructorilor de vapoare, de încrederea capitalului şi înţelegerea conducătorilor ţărei lor, a făcut mai mult pentru desvoltarea marinei comerciale decât posesiunea fierului şi a combustibilului.

Prima ţară care a legiferat o protecţie a marinei comerciale a fost Anglia, şi nu e de mirare că Anglia posedă astăzi cea mai mare flotă de comerţ. Anglia a acordat primele subvenţii constructorilor şi armatorilor de vapoare rapide, şi tot Anglia a stabilit prin convenţii cu dominioanele ei că serviciile poştale să se facă numai de pavilionul englez.

Când marina comercială engleză a ajuns covârşitoare Anglia a cerut şi obţinut prin tratate internaţionale, ca toate pavilioanele maritime să se bucure de egalitate de tratament în toate porturile şi drumurile mărilor să fie deschise vaselor de orice naţionalitate.

Deşi în timpul războiului mondial Anglia a suferit cele mai mari pierderi, marina comercială engleză şi-a păstrat întâietatea.

In 1920 Anglia promulgă legea „*Trade Facilities Act*" prin care acordă societăţilor de navigaţie şi armatorilor, împrumuturi amortisabile în 6—20 ani, cu dobândă foarte mică. Sunt societăţi engleze cari şi-au construit o întreagă flotă de vase noui cu motoare Diesel, numai cu ajutorul acestor împrumuturi.

După războiul mondial Statele-Unite ale Americei de Nord au început să dea o mare desvoltare marinei comerciale, în scop de a scăpa de tributul pe care îl plăteau pavilionului englez, sub formă de navlu. In 1914 flota comercială a Statelor-Unite era de 1.500.000 tone registru brut, iar în 1930 ea se ridică la aproximativ 11 milioane tone.

Vasele construite de Shipping Board (Direcţia Marinei) în timpul şi cu ocazia războiului, au fost bune numai pentru transporturi militare, fiind fără valoare comercială. Multe din aceste vase au fost demontate, multe alte transformate, însă exploatarea lor fiind oneroasă şi deficitară, Shipping Board caută a le trece armatorilor particulari, în condiţiile legei Jones-White, fără mult succes.

In Franţa marina comercială s'a bucurat de o protecţie deosebită cu începere de la 1793, când a luat fiinţă legea de proteguire inspirată de Actul de Navigaţie al lui Cromwell din 1651. In 1826 protecţia marinei comerciale franceze ia un caracter şi mai sever contra celorlalte pavilioane ce atingeau porturile franceze şi contra construcţiilor ce se făceau în Anglia de către armatorii francezi.

Cu tot acest protecţionism, marina de comerţ franceză nu a luat o desvoltare proporţională cu interesele maritime şi coloniale ale Franţei. Cauza e naturală. Franţa nu e o ţară de insulari siliţi să trăiască din exploatarea mărei.

Italia, atât înainte cât şi după războiu, a dat o mare importanţă construcţiilor maritime din care trăesc şantierele italiene. Legiuiri protectoare n'au lipsit şi s'au făcut mari sacrificii bugetare. Prima lege de protecţie s'a votat în 1885 în spiritul legislaţiei maritime franceze, şi prevedea prime pentru construcţii în şantierele naţionale şi prime de navigaţie pentru armatori.

Prin decretele din 1923 şi 1926 s'au determinat liniile subvenţionate şi cuantumul subvenţiilor acordate acestor linii. Totalul subvenţiilor pe 1929/30 se ridică la 225 milioane lire italiene.

Institutul de credit naval are un capital de 100 milioane lire — fixat prin legea din 1929 — dar poate emite obligaţiuni garantate de stat până la un miliard lire. Imprumuturile se acordă armatorilor pe 10—20 ani, cu dobândă de 2% sub scontul oficial.

In 1929 s'a mai acordat armatorilor italieni, printr'o lege specială, bonificaţii pentru viteză la vasele puse în construcţie în şantierele italiene în cursul anului 1930, în plus o scutire de impozite pentru vasele rapide pe primii şase ani de serviciu efectiv.

*

Industria transporturilor sub pavilion român este de dată recentă. Prima lege prin care Ministerul Lucrărilor Publice e autorizat a înfiinţa un serviciu de navigaţie fluvială şi maritimă, a fost votată în 1888 ; ea a rămas însă neaplicată.

Tocmai în 1895, când s'a inaugurat podul Regele Carol I, Direcţia generală a R. M. S. a fost autorizată prin Inaltul Decret Regal din 28 Aprilie, să înfiinţeze un ser-

viciu de navigație care să lege Constanța cu Orientul și Dunărea cu Arhipelagul. Din creditul de 2.5 milioane lei s'au cumpărat vaporul „Meteor" care a început cursele Constanța-Constantinopol și vaporul „Medea" care a inaugurat linia Brăila-Constantinopol. Acesta e începutul serviciului românesc de navigație maritimă.

In 1896 Direcția Generală a C. F. R. sub care trecuse serviciul de navigație, închiriă vaporul „Cobra" tot pentru linia Constanța-Constantinopol, iar în 1896 cumpără vaporul „Ignazio Florio", denumit „Principesa Maria". Tot în acelaș an, la 5 Mai, s'a votat legea care a dat o adevărată desvoltare Serviciului Maritim Român. Din creditul de 10 milioane lei deschis odată cu această lege, s'au construit 5 cargobote de câte 3500 tone d. w. și vaporul de mărfuri și poștă „Regele Carol I". Un nou credit de 4 milioane se votează în Mai 1898, destinat a acoperi costul construcției a încă 3 vapoare necesare pentru prelungirea liniei Constanța-Constantinopol până la Alexandria (Egipt). S. M. R. nu s'a putut însă folosi de acest credit, care a fost anulat în urma crizei din 1900. Numai după cinci ani, în 1905, se reia firul desvoltărei. S. M. R. se construește vaporul de călători „România", iar în anii 1906 și 1907 vapoarele „Impăratul Traian" și „Dacia", cu care se deservește linia Constanța-Alexandria.

In 1906 S. M. R. se desparte de C. F. R. și se constitue într'o direcție separată în Ministerul Lucrărilor Publice. In 1913 S. M. R. mai face un pas înainte prin cumpărarea cargobotelor „Carpați" și „Bucegi", de câte 7150 tone d. w. Dar programul de reînoire a cargobotelor mici și vechi, nu s'a putut realiza.

Ca o manifestare a inițiativei particulare românești în materie de navigație maritimă, se înființează în 1914 Prima Societate Națională de Navigație „România", cu un capital de 20 milioane lei, care achiziționează 4 cargobote de câte 6500 tone și comandă alte șase în Anglia și Franța. Din cele 4 cargobote date în construcție în Anglia, nu s'a putut căpăta din cauza războiului decât unul singur „Bistrița", scufundat în Octombrie 1916 de un submarin german, pe când transporta muniițiuni la Arhangelsk.

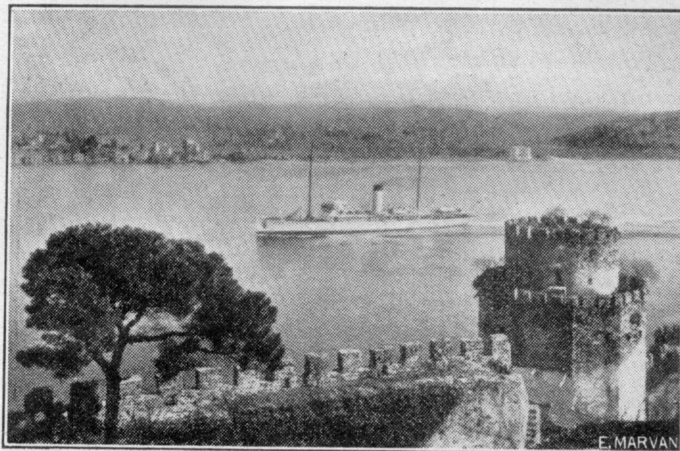
După războiu se constituesc încă 2 societăți de navigație : „Maritima" Brăila și „Lloydul Maritim Român", cari nu au însă lungă viață.

Statul nu a dat absolut nici o atenție și nici o încurajare navigației maritime particulare ; chiar Serviciul maritim nu s'a bucurat de vre-o deosebită solicitudine din partea lui.

Vapoarele „Dacia", „Impăratul Traian", „Carpați", „Bucegi", s'au plătit din împrumuturile făcute de S. M. R. la Cassa de Depuneri și Consemnațiuni, în baza legei fondului de asigurare din 1898, modificată în 1902, 1905 și 1906. In baza acestei legi Cassa de Depuneri avansa Ministerului Lucrărilor Publice suma necesară pentru construcția sau cumpărarea de vase, cât și pentru înlocuirea sau reparația celor aflate în serviciu, până la cifra maximă de 4.500.000 lei. Sumele astfel avansate se restituiau Cassei de Depuneri cu o dobândă de 5%.

Putem spune că adevărata lege care a asigurat desvoltarea Serviciului Maritim Român, a fost *legea fondului de asigurare*, căci creditele acordate în 1895 și 1896, prin cari s'a pus temelia serviciului de navigație maritimă, nu au fost urmate regulat de alte credite cu cari să se reînoiască flota serviciului de Stat. Chestiunea principală, aceia a asigurărei continuității serviciului prin construcții la timp de vapoare noui, nu a preocupat însă niciodată pe cei în drept, cu toate memoriile ce se întocmeau de direcțiunea acestui serviciu.

Pe când toate armamentele maritime străine construiau cargobote de 6, 7 și chiar 7.500 tone, cu cari luau parte la traficul din Dunăre, S. M. R. se străduia tot cu aceleași 5 cargobote vechi de câte 3000 tone, să țină linia Brăila-Rotterdam. Abia în 1913 îi s'a permis să împrumute de la Cassa de Depuneri, în baza legei fondului de asigurare, suma necesară pentru cumpărarea celor două cargobote mari de care am amintit, prin cari rezultatul financiar al exploatărei s'a ameliorat puțin. Dar chiar cu aceste două cargobote, S. M. R. nu lua decât 3% din traficul Dunărei, pe când numai partea luată de vasele grecești se ridica la 30%.



Pachebotul „România" al Serviciului Maritim Român.

Statul a cerut de la navigația maritimă particulară numai impozite și sacrificii, chiar după războiu, fără a-i acorda cel mai mic avantagiu. Despăgubirea primită de la societatea de asigurare de către societatea de navigație „România" pentru vaporul „Bistrița" scufundat în timpul războiului, a fost de 100.000 lire sterline, adică jumătate din costul vaporului „Prahova", construit în 1922 pentru înlocuirea celui perdut. Deși autoritățile competinte au recunoscut societății „România" dreptul la o despăgubire de 10 milioane lei — cursul lirei sterline fiind atunci de 100 lei — până astăzi societatea nu a primit însă nici cel mai mic avans. Astăzi cursul lirei e de 816 lei, și suma de 10 milioane se reduce la 12.250 lire sterline, pe când costul unui vapor de 6000 tone d. w. acționat prin mo-

toare Diesel, e de 90.000 sterline.

Cu asemenea procedee navigaţiunea maritimă românească piere încet, încet. An de an vapoarele sub pavilion român se învechesc şi se macină de intemperii şi mare, fără a mai vorbi de accidente. Vapoarele sub pavilion român „Oltenia", „Muntenia", „Turnu-Severin" şi „Impăratul Traian" au dispărut în câţiva ani ; iar cele rămase duc greu povara reparaţiilor care creşte pe fiecare an.

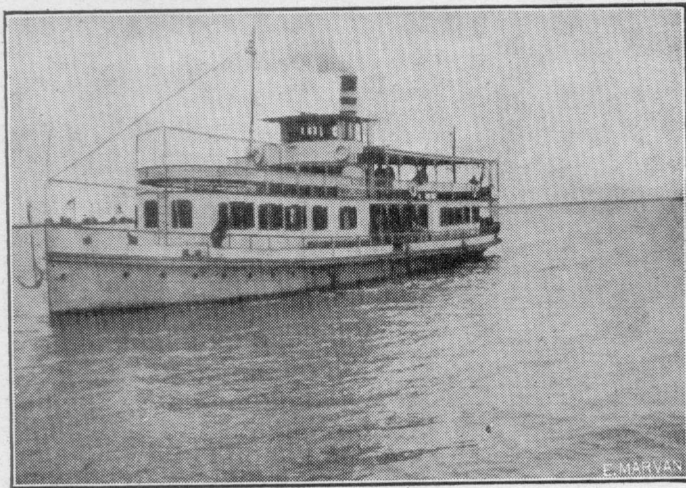
Statul ar trebui să renunţe complect la exploatarea cargobotelor sale, fiindcă prin natura ei această exploatare e prea complexă pentru a putea fi efectuată de stat în mod eficace. In a doua linie statul trebue să-şi modernizeze serviciul de călători Constanţa-Orient, sau să renunţe şi la acest serviciu subvenţionând o societate care s'ar obliga să-l facă.

Prin legea pentru organizarea şi administrarea pe baze comerciale a întreprinderilor şi avuţiilor publice, din 15 Martie 1929, s'a prevăzut toate posibilităţile teoretice de exploatare a întreprinderilor publice. In practică s'a recurs la regia publică autonomă, deficitele fiind acoperite de stat conform art. 37 din lege. Dar întreprinderile, fie maritime, fie de uscat, cer capital pentru reînoire, şi tocmai acesta e punctul principal pe care nu l'a putut rezolva regia autonomă până acum.

Comandor CEZAR BOERESCU
Directorul Primei Soc. Naţionale de Navigaţie
„România"

Navigaţia Dunăreană

Trebue să plecăm de la constatarea că: de navigabilitatea Dunării depinde putinţa valorificării tuturor produselor ţărei noastre. Progresul ţărei e deci strict legat de progresul porturilor şi a căilor navigabile.



Vapor de pasageri pe Dunăre.

Două feluri de obstacole — naturale şi politice — au împedecat desvoltarea navigaţiei dunărene.

Pentru a înlătura obstacolele naturale se cer : bani, pricepere şi stăruinţă.

Lucrările hidro-technice făcute la gura Sulinei, la Porţile de Fier şi pe întregul canal navigabil al Dunărei româneşti, dovedesc victoria omului în luptă cu natura.

Pentru a înlătura obstacolele politice s'a dovedit a fi cu mult mai greu.

După ce Puterea Ootomană a închis Dunărea tuturor pavilioanelor, şi câteva veacuri acest fluviu n'a rămas decât un *Rîu Impărătesc,* a început o luptă de supremaţie pe Dunărea între Austria şi Rusia.

Ciocnirile, ca şi înţelegerile, celor mari se făceau pe deasupra capetelor celor mici, şi navigaţia dunăreană era fatal în suferinţă.

A trebuit să vie războiul mondial, care să sgudue omenirea din temelii, să schimbe configuraţia hărţei europene, ca să înlăture o parte din obstacolele care împedicau soluţionarea problemei dunărene.

Prăbuşirea celor două mari Puteri riverane la Dunăre a înlesnit prin tratatele de pace stabilirea *Statutului,* zis, *definitiv al Dunărei.*

Nu se poate nega folosul care s'a realizat prin aceste noui aranjamente.

Inainte de războiu erau vreo şapte regimuri fluviale, acum sunt numai două :

1) Comisia Internaţională a Dunărei (C. I. D) cu sediul la Viena, pentru Dunărea de sus.

2) Comisia Europeană a Dunărei (C. E. D.) cu sediul la Galaţi, pentru Dunărea de jos.

E drept că am ieşit din starea haotică a Dunărei, dar suntem încă departe de un regim definitiv şi unic.

Noul Statut al Dunărei chiar prin Art. 1, proclamă :

„Navigaţia pe Dunăre este liberă şi deschisă tuturor „pavilioanelor în condiţiuni de complectă egalitate pe tot „cursul navigabil al fluviului, în aşa fel încât nicio deosebire să nu fie făcută în dauna supuşilor, bunurilor şi „pavilionului unei puteri oarecare, între aceştia şi supuşii, „bunurile şi pavilionul statelor riverane însuşi, sau ai „statului al cărui supuşi, bunuri şi pavilion se va bucura „de tratamentul cel mai favorabil".

In acest mod, vechile obstacole dispar, iar navigaţiunea pe Dunăre se bucură acum de o mai largă libertate.

Cu toate acestea, din noua concepţiune a libertăţii navigaţiunii pe Dunăre, poate încă isvorî unele conflicte, întrucât în compunerea Comisiunii Europene ca şi a Comisiunii Internaţionale însărcinate a asigura această li-

bertate, sunt reprezentate naţiuni mari neriverane, a căror interese nu concordă totdeauna cu ale riveranilor, care au încă de apărat şi anume drepturi ale suveranităţii lor.

Astfel Anglia şi Franţa, neriverane, apar imediat după răsboiu interesate în navigaţiunea pe Dunăre. Englezii în 1920, înfiinţează un Sindicat, „Danube Navigation Company" cu un capital de 1.200.000 lire sterline cumpărând dela statul austriac toate acţiunile Societăţilor „Bayerischer Lloyd" şi „Sud -deutsche", iar în Societatea austriacă D. D. S. G. interesându-se cu 30% din capitalul ei.

In ce priveşte pe Franţa, ea îşi constitue după răsboi o Societate de Navigaţiune numită „Société Nationale du Danube" S. N. D., alcătuită din parcul foarte numeros de vase (şlepuri şi remorchere) capturate dela Germani, Austriaci şi Unguri, de către armata franceză când, după ofensiva trupelor aliate de la Salonic, ajung la Dunăre.

In anii 1924 se ţine la Budapesta, din iniţiativa acţionarilor englezi de la *„Danube navigation Company"*, o conferinţă a tuturor Societăţilor de navigaţiune dunărene (mai puţin cele române), cu care ocaziune s'a creat un cartel pentru centrul Europei, care decide sporirea uniformă a tarifului transporturilor, călătorilor şi mărfurilor. Acum vr'o doi ani această convenţiune este din nou ratificată, baza tarifară este menţinută neschimbată ; dar adoptând-o numai în unele relaţiuni de transport, în conformitate cu împrejurările de concurenţă. Cu această convenţie se extinde uniunea de conlucrare şi asupra laturilor comerciale şi administrative, în scopul de a realiza cea mai mare economie, prin verificarea lucrărilor raţionalisându-le cât mai posibil într'un serviciu comun. Independenţa pavilioanelor naţionale ale Societăţilor de navigaţiune participante rămâne neatinsă.

Societăţile ce fac parte acum din această uniune sunt următoarele :

a) Prima Societate de navigaţiune cu vapoare pe Dunăre (D. D. S. G.);

b) Societatea Anonimă Regală Ungară de navigaţiune fluvială şi maritimă (M. F. T. R.) ;

c) Societatea de navigaţiune Bayerischer Lloyd (B. I.);

d) Societatea Cehoslovacă de Navigaţie pe Dunăre (C. S. D. P.);

e) Societatea Sârbă de Navigaţiune (S. P. D.);

f) Societatea Sudgermană de Navigaţiune cu vapoare pe Dunăre (S. D. G.);

g) Societatea Continentala de navigaţiune cu motoare din Amsterdam (C. M. S. G.) ;

h) Societatea Naţionala de Navigaţiune pe Dunăre (Franceză) din Brăila (S. N. D.).

Uuşor se poate deduce cât de izolate rămân întreprinderile româneşti de navigaţiune şi cu ce puternică concurenţă au de luptat.

E natural ca din amestecul acesta al neriveranilor în chestiunile Dunării, poate să dea naştere unor neînţelegeri în viitor. Aceste neînţelegeri se pot întrezări după acum că se vor produce, atunci când statele neriverane, ce nu sunt obligate la niciun sacrificiu material, vor avea pretenţiunea să ceară lucrări technice, întreţineri şi ameliorarea navigaţiunii, cari să se facă de către riverani cheltueli ce vor depăşi posibilităţile lor financiare.

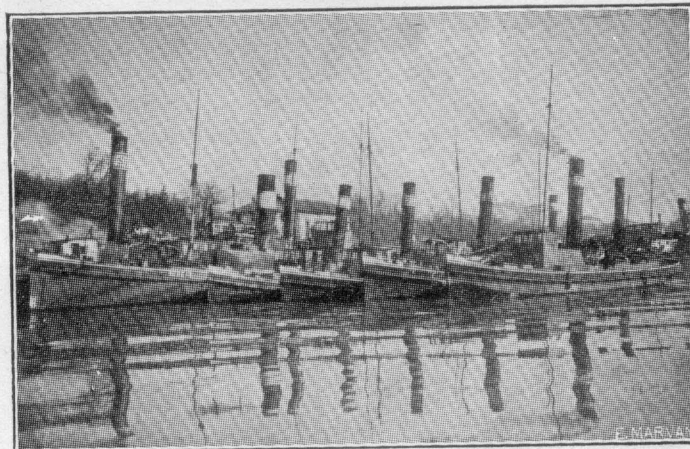
In afară de punctul senzbil, chestiunea prelungirei jurisdicţiunei C. E. D. pe distanţa Galaţi-Brăila, sunt încă o serie de chestiuni cari înăbuşă desvoltarea navigaţiei româneşti pe Dunăre.

Majoritatea vaselor din Dunărea românească nu pot urca fluviul prin Porţile de Fier, pe când toate vasele din Dunărea de sus pot coborî fluviul în porturile noastre.

După războiu o mare parte din cerealele noastre, în loc de a lua drumul mărei, iau calea fluvială spre centrul Europei.

Şi această îndrumare va lua proporţii cu mult mai mari atunci când lucrările *canalului Rin-Dunărea* vor fi terminate.

Puternicul *Cartel* al societăţilor de navigaţie din susul Dunărei tinde să acapareze traficul fluvial făcând înlesniri multiple încărcătorilor — avansuri asupra mărfurilor încărcate, asigurări avantajoase, tarife reduse; prin vasele moderne cu motor s'au redus cheltuelele de exploatare.



Remorchiere de Dunăre.

Dreptul de *cabotaj* între porturile noastre, rezervat pavilionului naţional, nu ni s'a putut respecta din cauza stăruitoarelor intervenţii diplomatice.

Această *chestie a Dunărei*, în care se întretae atâtea interese, este aşa de complicată în cât îşi fac o ilusie acei care cred că au soluţionat-o prin textul unui Statut — chiar dacă se spune că-i *definitiv*.

Cu drept cuvânt, noi Românii, trebue să ne întrebăm cum am putea ţine pasul în această formidabilă concurenţă dunăreană ?

Ce-i de făcut ?

In numerile viitoare vom arăta îndrumările ce credem că Statul ar trebui să le ia pentru asigurarea vieţei întreprinderilor naţionale de transporturi dunărene.

Comandor M. Theodorescu-Angelo

NAVIGAŢIA DE PLĂCERE

Nu avem încă.
Dar putem avea.
Şi vom avea.

Canotajul, yachting, sporturi nautice, turism de apă, sunt încă plante exotice în România; prea puţin cunoscute chiar de profesioniştii noştri.

Lumea se înşală. Mulţi socotesc sportul nautic un joc periculos, pus alături de aviaţie, pentru a încerca nervii bogaţilor Americani. Nu face pentru noi Românii. Cum ar putea să prindă în ţara noastră eminamente agricolă? Sportul de apă a existat şi în lumea veche. Dovezi, istoricii arată că l-au avut în antichitate Egiptenii şi Romanii. Sub forma actuală însă datează din secolul al XVII-lea în Anglia şi Olanda.

Primul club nautic s'a înfiinţat la 1720, sub denumirea de *Royal Yacht Club of Cork* în Anglia.



Ageamiu.

Cum era firesc, ţările cu vechi tradiţii maritime au început, astăzi acest sport se află pretutindeni răspândit.

Şi nu s'a mărginit numai la mare. Nu se află lac sau rîu în Germania fără un club nautic.

Pe oglinda lacurilor elveţiene şi italiene se încrucişează în zig-zaguri sute de pânze ca un sbor capriţios de fluturi.

Şi la noi s'au făcut câteva timide începuturi. Dificultăţile întâmpinate au descurajat repede pe îndrăsneţii pionieri ai sportului nautic. Trebue să recunoaştem însă că sunt obstacole care se pun încă în calea desvoltării acestui sport la noi.

Dacă litoralul nostru, este admirabil orientat pentru cura de plaje, pentru o navigaţie de plăcere este foarte puţin ospitalier.

Priviţi harta coastei, de la limanul Nistrului până la Kaliacra nu-i nici o perdea care să oprească suflarea vântului de Nord ce vine din stepa rusească.

Navigaţia de plăcere are nevoe de cât mai multe locuri de adăpost, mici porturi de refugiu şi de mijloace de salvare la îndămână.

Prin crearea de mici porturi pescăreşti pe coastă, se va înlesni şi desvoltarea navigaţiei de plăcere.

Pescuitul, salvarea şi navigaţia de plăcere, trebue să meargă mână 'n mână. Direcţia Pescăriilor a făcut începutul cu portul *Tusla-Balcic*.

La Inspectoratul Marinei se studiază un proect de modernizarea mijloacelor de ajutor pentru navigaţia pe coasta noastră.

Un sentiment de umanitate şi o datorie de reciprocitate ne obligă să înfiinţăm şi noi posturi de salvare pe litoral, aşa cum au toate ţările civilizate. Şi numai atunci când vom avea coasta organizată se va putea desvolta navigaţia de plăcere.

Totuş trebue să ne bucure exodul publicului românesc, care creşte în fiecare an, coborând din toate unghiurile ţărei spre plajele însorite de la Budachi la Ecrène.

Acest avânt generos către orizontul mărei trebue orientat şi canalizat.

Câţi ştiu să profite din plin de frumuseţile şi binefacerile mărei?

*

Nu-i destul să dormitezi tolănit, prăjindu-te la soare...

Plaja-i la fel mai peste tot: un vast bal costumat... halaturi de fantezie, bizare pijamale, umbreluţe multicolore...

O lume pestriţă se bălăceşte la mal într'o învălmăşeală de trupuri goale... Gălăgie asurzitoare, ţipete stridente de femei nevricoase, scîncete de copii cari nu vor să intre, sau nu vor să iasă din apă.

Seara:.. cazino, tango, ruletă, bulă... faites vos jeux messieurs!... rien ne va plus!...

Inerţia obişnuinţei, frivolitatea mondenă, teama de necunoscutul mărei, îi ţin pe toţi legaţi de pământul pe care îl simt sigur sub picioare.

Ia încearcă a te deslipi odată de uscat. Ieşi în larg. Rupe-te pentru un ceas de lume şi de minciuna ei cotidiană. Singur, în barca ta, urmează dinamica massei lichide. Intră în misterile naturei primitive... o lume nouă ţi se deschide înainte... Numai în larg simţi toată poezia şi voluptatea mărei.

Acolo dă drumul lopeţilor în voe, aruncă-ţi ochii înapoi la furnicarul omenesc rămas aşa de mic pe mal. Poţi liber respira. Ca un liberat din lanţuri sorbi aerul sărat şi pur care îţi umple pieptul. Tăcerea ce stăpâneşte în larg îţi dă o dulce senzaţie de pace. Legănat pe valuri de smarald te desfătezi în coaja ta de nucă, singur între cer şi apă.

Acolo să-ţi faci baia. In larg e apa clară. Să vede până la fund. Ţi-i frică? Nu ştii să înoţi? Pune centura de salvare. Ai să te înveţi cu gândul că-i tot una să ai doi metri sau două mii de metri adâncime sub picioare.

Şi dacă marea începe a se încrunta sub biciul vântului din larg, întinde pânza şi prinde vântu 'n ea.

Nu încerca, vîslind din răsputeri, să învingi cu forța brațelor suflarea vântului din față. Lasă-te în voia lui, înşală capriciile mărei. Să nu te înspăimânți când barca ta se culcă alunecând pe-o coastă cu pânzele umflate. Invață să *guvernezi la val.*

Maşina umană trebue adesea încercată, ca să nu ruginească stând. Fă-i probă şi pune-o să lucreze cu toată presiunea şi forța ei vitală, în lupte şi emoții... ca să încerci fiorul de mândrie, orgoliu de a fi om în fața puterilor naturei.

*

Nu există nici un sport în lume care să dea satisfacții mai complecte ca sportul nautic. Vâslind, toți muşchii să pun în mişcare. Elasticitate, supleță, vigoare. Mediul fizic în care se face acest sport e cel mai pur. In larg nu există praf şi nici microbi. Plămânii sunt hrăniți cu ozon. Sportul acesta salutar a fost popularizat în toate țările, a intrat în programele şcolare şi în educația publică.

Excelenta revistă de cultură *Boabe de Griu,* ocupându-se de turismul pe apă, constă cu mulțumire că şi la noi încep a lua ființă organizații locale de canotaj, cluburi nautice, excursii pe apă, concursuri de înnot... marea intră cu încetul şi în sufletul națiunei noastre.

Românii acum au descoperit *marea,* ca pe o nouă țară.

Liga Navală Română, care trebue să cultive, să răspândească şi să întrețină vie dragostea şi interesul de apă, salută cu încredere în viitor acest tineresc avânt românesc spre orizontul mărei.

Un program de activitate s'a schițat deja. Se va încerca a face legătura cu toate cercurile şi organizațiile de sporturi nautice. Revista Ligei intrând în relații cu unele case de construcții navale din țară şi străinătate va da lămuriri asupra celor mai potrivite tipuri de îmbarcații şi condițiile în care se pot lua.

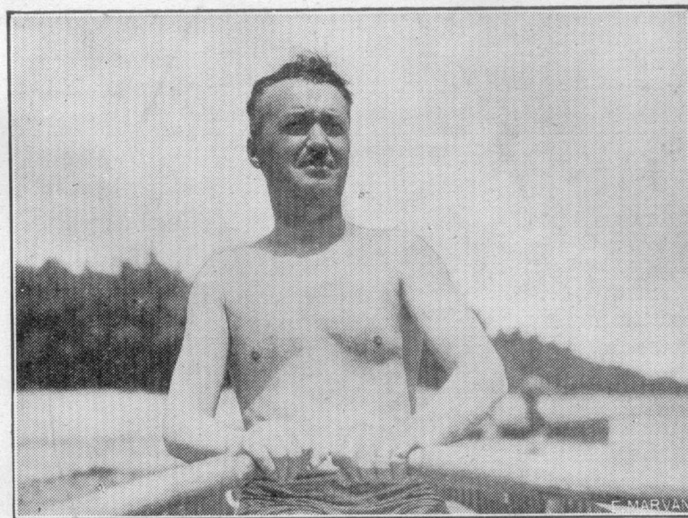
Se vor da premii de încurajare.

Se vor construi garaje pentru păstrarea bărcilor în porturile maritime, de cari membrii Ligei Navale să poată profita.

Pentru răspândirea cunoştințelor elementare teoretice şi practice se vor preda cursuri de sporturi nautice.

In acest scop s'a început lucrarea unei *Enciclopedii Marine* de popularizare.

Un concurs cu premii s'a publicat pentru întocmirea unui *Abecedar al Marinarului ;* ca manual pentru începătorii amatori de canotaj, servind şi pentru cercetaşii de apă.



Stăpân pe lopeți.

Va urma călăuza navigației de plăcere pe Dunăre şi pe mare.

Liga Navală Română stă la dispoziția organizațiilor, cluburilor nautice şi tuturor persoanelor cari iubesc marea şi sporturile nautice.

J-B.

Porturile față de Economia Generală a Țărei

Inainte de războí România exporta circa 4 vagoane de produse de ale sale pentru un vagon de marfă importată; în 1930 pentru acelaş vagon importat a exportat 12 vagoane din produsele sale (cereale, petrol, lemnărie).

Dacă mărfurile importate, din cauza valorei lor ridicate, îşi pot permite luxul să intre în țară şi pe calea uscatului, exportul produselor noastre nu se poate face decât pe apă.

Progresul țărei e deci strict legat de progresul porturilor sale şi a căilor navigabile.

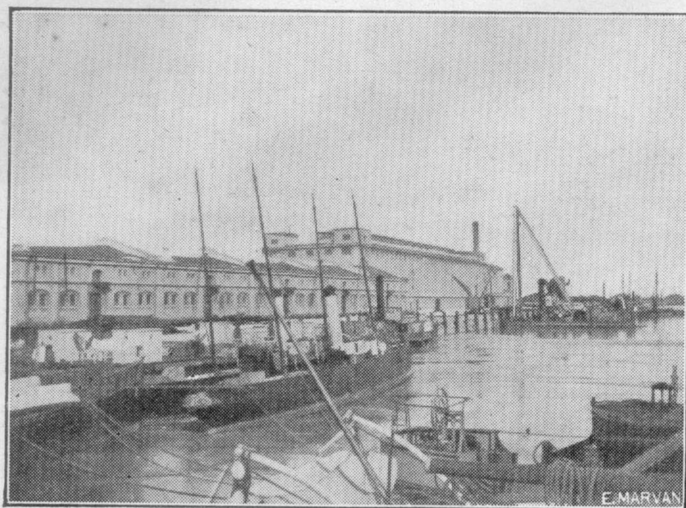
De această axiomă a fost pătruns înainte de războí Regele Carol I, şi grație Inaltului Său sprijin s'a putut obține dela toate Guvernele credite din belşug pentru buna desvoltare a porturilor, şi s'a putut crea un personal selecționat şi de elită care să conducă Administrația Porturilor şi Căilor de Comunicație pe Apă.

Războiul a cauzat şi porturilor pagube importante atât prin distrugeri de instalații cât şi prin astuparea cu epave a şenalului navigabil al Dunărei ; deoarece însă structura vechei organizații a Administrației a fost păstrată intactă cu acelaş personal disciplinat, şi nu s'a aplicat la porturi nici unul din sistemele de reorganizare practicate la alte Administrații ale Statului, s'a reuşit în scurt timp ca prin slabele mijloace de care s'a dispus să se readucă exploatarea porturilor la starea antebelică, *fără a putea însă face nici un progres apreciabil, intrucât toate atențiunea guvernelor era îndreptată spre calea ferată, a cărei exploatare a revenit la normal mult mai încet.*

Dela 1919—1929, nu numai că Statul n'a făcut nici cel mai mic sacrificiu pentru porturi, dar nici nu s'a lăsat acestora libertatea să utilizeze propriile lor venituri, întrucât li s'a impus să acopere din venitul lor deficitul Serviciului Maritim, iar excedentul de venituri, care totuş mai rămânea, a fost luat de Stat.

Astfel în acest interval de timp (1919—1929) din venitul de 3.217.956.791 lei produs de porturi:

	2.423.836.106 lei	s'au cheltuit pentru exploatare şi întreţinerea curentă.
	381.083.511 lei	a servit pentru acoperirea deficitelor Serv. Maritim Român.
numai	264.156.899 lei	au fost întrebuinţaţi pentru lucrări de refacere şi investiţii, iar diferenţa de
	148.880.276 lei	a fost luată de Stat.



Docurile portului Galaţi.

Abia în 1929, prin legea monetară, s'a pus principiul că porturile sunt indispensabile progresului economic al ţărei, şi s'a creat Regia Autonomă a Porturilor, Statul luând asupra sa deficitul Serviciului Maritim şi înscriind în bugetul Ministerului de Industrie o subvenţie de 55 milioane lei pentru acest Serviciu.

Din acea subvenţie nu s'a achitat însă decât 41.249.997 lei, sumă care a fost pe de altă parte restituită Statului de Regia P. C. A., care a vărsat Ministerului de Finanţe 50.000.000 lei.

In primul an de funcţionare autonomă, Regia P. C. A. a căutat să pună în practică un important program de lucrări pentru ameliorarea porturilor.

Prin aceste lucrări, după cum era şi natural, s'a căutat în primul rând să se înlesnească exportul principalelor noastre produse, cerealele şi petrolul.

S'a executat în 1930 şi 1931 (unele lucrări fiind în curs de execuţie), lucrări în valoare de 237.000.000 lei din care s'a achitat deja (sau avem disponibil spre achitare pentru lucrări în curs) . . . . 240.000.000 „ rămânând să se achite restul în rate în 1932—1933.

Dintre lucrările executate, cele mai importante pentru înselnirea exportului cerealelor, sunt instalaţiile mecanice ale silozului al III-lea din portul Constanţa în valoare de . . . . 102.000.000 „
uscătoria de porumb din acel port în valoare de . . . . 60.000.000 „
iar pentru petrol sunt în curs de executare sporirea adâncimei intrărei portului Constanţa, pentru a permite vaselor de tonaj mare să intre în acest port, lucrare în valoare de . . . . 25.000.000 „
şi o parte din cheul noului mol, destinat a crea un nou basin de petrol . . . 40.000.000 „

Pentru a evidenţia importanţa pe care o prezintă pentru economia naţională punerea în funcţiune a silozului al III-a dela Constanţa, e destul să se ştie că între manipulaţia prin ajutorul silozurilor şi manipulaţia fără siloz e o diferenţă de preţ de peste *2000 lei la vagonul de cereale,* diferenţe care în primul caz rămân în punga producătorului; pe lângă aceasta silozul posedând instalaţii de curăţire a cerealelor, acestea pot fi uşor adaptate cerinţelor străinătăţei.

In ceeace priveşte uscătoria de porumb, e destul să se ştie că deşi suntem prima ţară exportatoare de porumb, eram singura care nu posedam o instalaţie de uscat porumbul, agricultorii noştri trebuind să aştepte cel puţin 6 luni pentru a-şi putea valorifica producţia lor.

Aceste lucrări sunt neapărat necesare pentru a putea face faţă exportului de petrol prin Constanţa, care s'a dublat în interval de 3 ani, ajungând la 3.500.000 tone în 1931 dela 1.700.000 tone cât era în 1928.

Din cauza acestui trafic atât de intens, bazinul special de petrol din portul Constanţa a devenit insuficient, iar pe de altă parte, din cauză că vapoarele petrolifere au în genere actualmente pescaj mare nu pot încărca decât o parte din capacitatea lor, aşa că exportul petrolului nostru este stânjenit, şi e urgentă nevoe să se construiască încă un bazin special la adâncime mare.

Toate lucrările arătate mai sus ca executate s'au plătit din excedentele anului 1930, care s'au ridicat la suma de 180.000.000 lei, iar cele în curs de executare au fost contractate în vedere că vor putea fi plătite din excedentele viitoare, reducând în vederea obţinerei acestor excedente cheltuelile de exploatare şi întreţinere la ultima extremitate.

In mod normal, atât căile ferate cât şi porturile trebuesc considerate exact pe acelaş plan de importanţă în ceeace priveşte progresul economic al ţărei noastre, lucru ce se dovedeşte în mod evident în momentele de intensificare a exportului de cereale, când între exportatori se încinge

o luptă aprigă, fiecare voind a ajunge cu mărfurile sale în porturile unde există instalaţii mecanice pentru manipularea şi curăţirea cerealelor.

E prezentă în mintea tuturor campania pe care a dus-o în ultimii ani fosta Direcţiune Generală C. F. R. pe motiv că porturile nu pot ţine pasul căilor ferate în ceeace priveşte primirea transporturilor de cereale, campanie care nu s'a putut curma decât prin înfiinţarea de către Guvern a unui Comisar al Cerealelor.

Dat fiind că pentru progresul economic al ţărei, *desvoltarea porturilor are cel puţin aceeaş importanţă ca şi desvoltarea căilor ferate*, ar fi just să se acorde şi porturilor solicitudinea ce li se acorda înainte de război.

De acest adevăr nu s'a ţinut de loc seamă în ultimul timp, căci pe când căilor ferate s'au acordat credite extrem de importante din ultimele împrumuturi, porturilor, nu numai că nu li s'a acordat nici o centimă, dar prin bugetul rectificat pe 1931 li s'a impus să verse Statului suma de 100.000.000 lei, deşi în timp de 10 ani (1919—1929) în care interval Porturile nu erau autonome, Statul n'a încasat de pe urma lor decât . . . 148.880.276 lei.

Pentru a face faţă obligaţiei de a vărsa cele 100.000.000 lei impusă în 1931, Regia P. C. A. trebue să limiteze lucrările de învestiţii suprimând construcţia noului mol dela Constanţa, deci şi a noului basin de petrol, deşi această lucrare e absolut indispensabilă pentru exportul petrolului.

Având în vedere că lucrările de investiţii, executate de Regia P. C. A. prin porturi, au de scop înlesnirea manipulaţiei mărfurilor şi eftenirea acestor manipulaţiuni. Executarea acestor lucrări e în avantajul producătorilor români cari pot să obţină astfel un preţ mai bun pentru produsele lor, aşa că Statul recapătă aceste sume prin câştigul indirect ce se realizează dintr'o valorificare mai rapidă şi la preţ mai bun a produselor exportabile.

Credem că faţă de preţurile scăzute de acum ale produselor noastre exportabile nu trebue neglijat nici cel mai mic avantaj ce acestea l'ar putea obţine prin lucrările ce se fac în porturi ; ar trebui deci examinată chestiunea nu numai din punctul de vedere al interesului momentan al Statului de a avea o încasare imediată depe urma porturilor, ci şi din acela al folosului ce trage economia generală din buna utilare a porturilor, cu atât mai mult că aceste lucrări, dacă s'ar executa din împrumuturi s'ar plăti dobânzi şi amortisment, aşa că în definitiv Statul ar plăti sub altă formă ceeace încasează acum dela porturi.

E timpul să se dea alarma şi să se atragă atenţiunea tuturor factorilor cu răspundere că *progresul ţărei e strict legat de progresul porturilor sale şi a căilor navigabile, şi că toate sacrificiile făcute de ţară pentru căile ferate sunt absolut inutile dacă se neglijează porturile.*

E cu atât mai de neertat neglijarea porturilor, cu cât pentru desvoltarea lor nu se cere Statului nici un sacrificiu altul decât de a lăsa Administraţiei porturilor putinţa de a întrebuinţa veniturile acestora acolo unde se simte nevoe, executând lucrările mai importante în condiţiuni de plată eşalonată în câţiva ani numai din veniturile porturilor, deci pe principiul *prin noi înşine*, care e cel mai sănătos şi cel mai indicat în momentele actuale, când creditele din străinătate se obţin în condiţii atât de oneroase.

C. Mihalopol.
Inginer Inspector General.

Din viaţa marinarilor

Biuroul Internaţional al Muncii dela Geneva se ocupă şi de marinari

De la războiu încoace mereu se vorbeşte de acest *Biurou Internaţional al Muncei*, care este legat de *Liga Naţiunilor* de la Geneva.

In câteva conferinţe, *Biuroul* acesta, s'a ocupat şi de munca marinarilor. Dar lumea încă nu-i dumerită de felul cum se lucrează acolo ; diferite păreri greşite încurcă şi zăpăcesc minţele oamenilor.

Care-i adevărul ?

Vom lămuri pe rând toate chestiunile cari s'au discutat la Geneva, hotărârile cari s'au luat şi lucrul ce rămâne de făcut pentru soarta marinarilor din toate ţările.

Deocamdată însă ne mărginim a lămuri numai rostul Biuroului Internaţional de Muncă de la Geneva.

Acest Biurou s'a întocmit numai după războiu, dar ideea unei asemenea organizări internaţionale e cu mult mai veche.

Cu vreo sută de ani în urmă s'au găsit oameni înţelepţi, cari au înţeles că nu-i destul să se ia o măsură bună de protecţie a muncei numai într'un loc. Ca să nu sufere producţia şi să nu iasă o *concurenţă* nedreaptă, aceeaş măsură trebue să se ia peste tot la fel.

Prima pildă a fost *repausul duminical*, respectat în toate ţările.

Câteva adunări internaţionale au avut loc înainte de războiu, pentru a reglementa în toate ţările munca de noapte a copiilor şi femeilor în fabrici, precum şi pentru regularea asigurărilor sociale muncitoreşti.

Tratatul de pace de la Paris, (1919) urmând după groznicul războiu care a sguduit omenirea din temelii, a întocmit aşa zisa *Carte a Muncei*, organizând un Birou Internaţional de muncă asociat la *Societatea Naţiunilor*.

Iată cum au judecat făuritorii tratatului de pace.

„Dat fiind ca Societatea Naţiunilor urmăreşte „stabi-„lirea păcei universale, şi că o atare pace nu poate fi clă-„dită de cât pe baza dreptăţei sociale, că nedreptatea, „mizeria şi lipsurile dau naştere nemulţumirii, în cât pacea „şi armonia universală sunt puse în primejdie, că nea-„doptarea de către o naţiune oarecare a unui regim de „muncă pune piedică sforţărilor muncitorilor în propriile „lor ţări...

„„Inaltele părţi contractante, mânate de sentimente de „dreptate şi de umanitate, precum şi de dorinţa de a asi-gura o pace durabilă, au convenit să creeze o organizaţie „permanentă internaţională de muncă".

Ideea fundamentală a fost că Societatea Naţiunilor nu ar putea pune în mod real un sfârşit turburărilor de care a suferit lumea în trecut, şi nu ar putea îndepărta sămânţa luptei între popoare dacă nu aduce un leac relelor şi nedreptăţilor stărei sociale actuale.

* *
*

Cum este compus şi cum lucrează acest Biurou Internaţional de Muncă?

Consiliul de administraţie este compus din:

12 persoane reprezentând guvernele.

6 persoane alese de patroni.

6 persoane alese de lucrători.

Conferinţele internaţionale de muncă se ţin anual. Fiecare stat are dreptul şi obligaţia de a trimite: 2 delegaţi ai guvernului, 1 delegat patron şi 1 delegat lucrător. Aceşti delegaţi pot fi însoţiţi de specialişti — consilieri technici — având dreptul de a lua cuvântul şi a discuta, fără drept de vot.

Asupra diferitelor chestiuni de muncă se face un studiu, şi sub formă de chestionar se trimite din timp guvernelor spre a fi cercetate şi a-şi face observaţiile lor.

Numai după ce viu răspunsurile se întruneşte conferinţa ca să discute fiecare chestiune.

Hotărârile cari sunt transformate în *convenţii* internaţionale trebue să fie ratificate de parlamentul fiecărei ţări.

Biuroul Internaţional, cu vreo 400 de funcţionari specializaţi, adună informaţii, face studii şi anchete în toate ţările; scoate o serie de publicaţii alcătuind un minunat material de informaţii şi documentare asupra tuturor chestiunilor sociale din lumea întreagă.

Omenirea n'a cunoscut încă o asemenea vastă organizare internaţională pentru stabilirea unei armonii sociale, pentru înlesnirea propăşirei şi garantarea societăţei contra turburărilor dinlăuntru.

In haosul lăsat de groaznicul războiu mondial, această organizare internaţională a servit să stabilească un echilibru între clasele sociale asigurând înţelegerea şi ordinea politică pe continent.

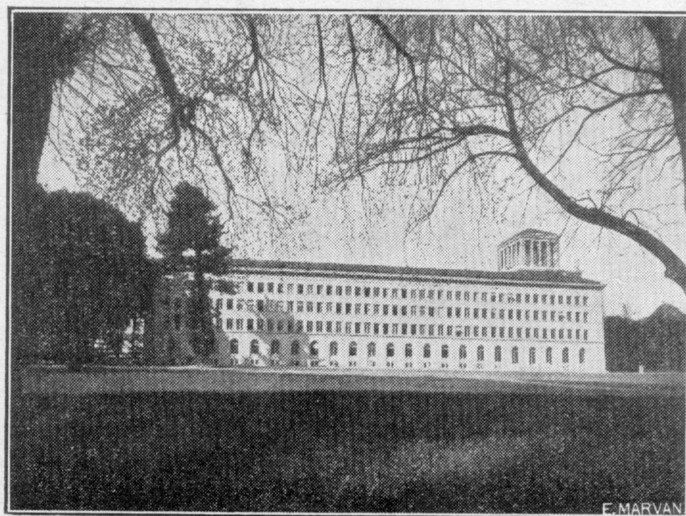
Creatorul acestui Biurou Internaţional este *Albert Thomas,* care a pus tot sufletul pentru înfăptuirea acestei mărețe opere de împăcare socială.

Neobosit, marele *maestru* conduce cu energie, şi abilitate acest uriaş mecanism internaţional.

Biroul, îmbrăţişând toate problemele muncitoreşti, a ajuns şi la *munca pe apă.*

Cum a decurs conferinţele maritime şi ce resultate au avut, vom arăta în numărul viitor.

Cabestan.



Biuroul Internaţional al Muncei din Geneva.

LITERATURĂ

LA GURA DUNĂRII [1])

...acolo unde bătrânul Danubius își pierde și apa și numele în mare.

Spre seară marea se potolise. *O briză de travers* se menținea încă îndărătnică stricând linia de front a navelor în larg.

Când apăru fluturând la catargul vasului comandant trei stegulețe colorate, semnalul așteptat : *„libertate de manevră”*, toată lumea răsuflă ușurată.

De patru zile și patru nopți se învârtea escadra în jurul Insulei Șerpilor. Manevre, tir, lansări de torpile. Incordați, nedormiți, ofițerii și echipajele cătau lung în direcția gurilor Dunărei, spre portul salvator. Toți așteptau în taina deschiderea porților paradisului visat.

Linia de front, brusc ruptă, vasele, gâlgâind pe coșuri nori negri de fum, își măreau viteza întrecându-se în goană ca să atingă mai repede limanul așteptat.

Ca de obiceiu, la urmă, în coada coloanei, venea și nava-școală, bătrânul *„Mircea”* legănat domol, cu pânzele în vânt, ca o pasăre albă, uriașă, cu aripele întinse, plutind la orizont.

La pupa, sprijinit de un enorm colac de frânghie cătrănită, noul medic al bordului, doctorul *Barbă Roșie*, marinar proaspăt, își potrivea binoclul așteptând cu încăpățânare să vadă *raza verde*. Avea ocazie să verifice palavrele lui Jules Verne, în cărțele căruia citise în copilărie despre celebra rază, ce trebue să apară în clipa când sprinceana însângerată a soarelui se îneacă în apa viorie a mărei la asfințit.

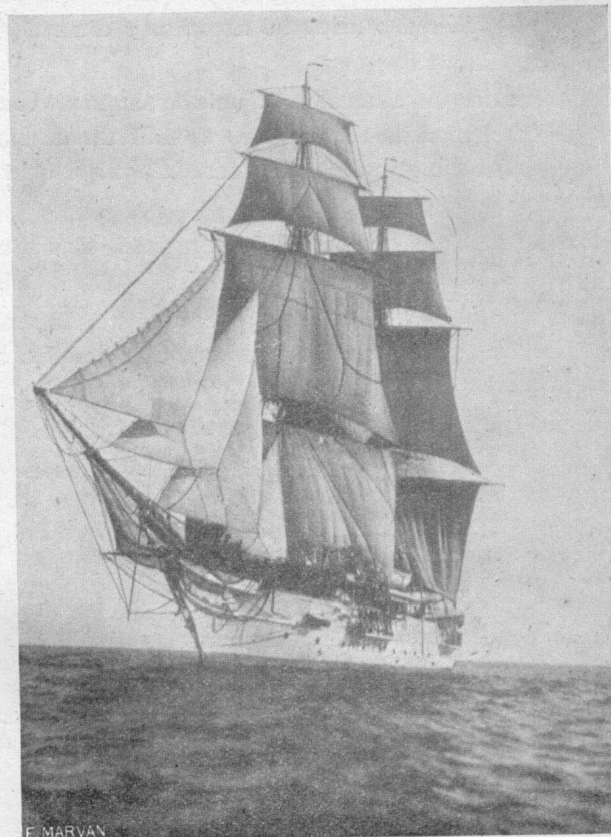
Și pentru că făcuse proba că-i *tare de mare* și nu suferise din prima călătorie, secundul, Căpitanul Mincu, și ajutorul său, sublocotenentul Neagu, erau hotărâți să-l inițieze pe doctor în toate misterile mărei și să-l *înmarinaze* transformându-l din *Homo terrestris* în *Homo navalis.*

*

Secundul, ajutorul său și doctorul formau *Trinitatea* bordului : Tatăl, Fiul și Sf. Duh. Totdeauna nedespărțiți, în nesfârșite discuții. O legătură tainică unea parcă trinitatea asta în care nici vârstele nici firile nu se potriveau. Pasiunea pentru cultură și fermitatea de caracter impunea trinitatea cu'n deosebit prestigiu în mica lume a escadrei.

Secundul, Mincu, căpitan cu vechime, era între două vârste. Părul alb și musteața neagră. Privire sumbră. Om de inimă, de-o nobleță sufletească pe cari nici unul din șefii nu i-o remarcase.

Vârsta nu-l schimbase. Păstra aceeaș structură tru-



Mircea cu pânzele în vânt, ca o pasere uriașă cu aripile întinse...

pească și sufletească. Mergea cam crăcănat. Avea un pas nautic de care colegii făceau haz.

I se zicea în glumă : ultimul marinar romantic. Maestru în arta manevrei pânzelor, stârnea prin porturile orientului admirația corăbierilor bătrâni.

In memoriul personal, ținut sub chee de comandant, era notat laconic : „bun marinar, slab militar. Fire irascibilă, spirit critic, cultură frumoasă ; păcat că își pierde prea multă vreme citind cărți cu totul străine de carieră”.

Marinar de rasă, făcuse școala navală de la Brest și înconjurul lumei ca aspirant pe *Ephigenia*. Dar la examenul de comandor căzuse din cauza unei aventuri nenorocite și a unui chef monstru sfârșit cu scandal public. Doi colegi, preparați de el, reușise să pună galonul lat înaintea lui.

Sublocotenentul Neagu, ofițerul cu cronometrele, băiat *subțire*, brunet cu ochi albaștri, avea o figură copilărească. Din școală colegii îi spuneau Bebe. Vorbea puțin dar citea mult. Timid și ambițios. Foarte senzibil, puțin expansiv și de loc sociabil.

Fire concentrată. Imaginație comprimată.

Nu-și găsise încă echilibrul vieței. Pentru alegerea carierei se certase cu familia. Visase, după vocație, să fie marinar, nu ajunsese de cât militar. Ceruse îmbarcarea pe un vapor de marfă care făcea curse regulate Galați-Roterdam. Neagu era un fel de copil sufletesc la Secun-

[1]) Fragment din romanul *„Eoropolis“*. Cartea, care va apare în curând, coprinde scene din viața porturilor dunărene.

dului, care-l luase sub aripa lui ocrotitoare din ziua îmbarcărei.

Doctorul era un interesant şi unic exemplar. Uscat, noduros, chel până la ceafă ; avea un ciuf rar de barbă roşie şi, sub o boltă cranieană socratică, nişte ochi de fosfor.

Sfârşise medicina când unii din colegii săi erau ajunşi profesori definitivi.

Cu prestigiul şi autoritatea studentului veteran condusese pe vremuri câteva mişcări şi greve studenţeşti cari făcuseră mare vâlvă.

Târziu, după ce a pus mâna pe diplomă, când să-şi facă stagiul militar, Ministerul de Războiu a găsit că-i mai prudent să-l dea la Marină decât la un corp de trupă.

In tinereţă, doctorul îşi pierduse câţiva ani în Belgia; se zicea că fusese anarhist militant. Cu ce trăise ? Ce făcuse pe-acolo ? Mister.

Acum se potolise, de şi rămăsese acelaş om de principii rigide, sectar pătimaş.

Ideile lui sociale nu intrau în cadrul nici unui partid politic. Işi creeasă o doctrină personală pe care o botezase : *umanitarism-positivist*.

Citea mai multă filosofie de cât medicină. Natură complexă. Privea lumea cu'n profund dispreţ de la o suverană altitudine. Discuta cu pasiune jonglând cu cinism cele mai îndrăsneţe paradoxe.

Şi celor care-l găseau că-i mizantrop şi înăcrit, le răspundea c'o amară melancolie : am ajuns mizantrop tocmai pentru că am iubit prea mult omenirea ; sunt sceptic tocmai pentru că am crezut prea mult în adevăr şi dreptate.

*

Un torpilor negru, ca un bivol gonit din urmă, trecu vijelios cu botul şi nările deschise adânc îngropate în apă. Şi apa spintecată se umfla în unghiu ascutit cu rigle lungi de spumă. Un nor de fum, încolăcit ca un balaur, învălui cernind câteva clipe albul aripilor lui Mircea.

— Ce infecte maşini, pufni desgustat secundul. In locul navelor suple, cu forme graţioase, se construesc asemenea oribile maşini plutitoare.

— Dar maşina ne-a dat viteza. De la carul cu boi la automobil, de la corabie la vapor. Geniul aburului a învins geniul vântului.

Nu trebue să ne supunem legilor progresului ? Intrebă ironic sublocotenentul Neagu, urmărind pe faţa mărei coada de spumă lăsată de torpilor în larg.

—Asta nu mă împiedică să constat, răspunse secundul, că deşi technica progresează, arta nautică, cea mai veche artă, căci omul întâi a născocit barca şi pe urmă carul, scade, se pierde... adică se transformă din artă în ştiinţă. Mecanicul ia locul marinarului.

Vaporul e o uzină flotantă. Fum, cărbuni, uleiuri şi ţiţei. Meseria, caracterul, vocaţia se schimbă ; se pierde originalitatea temperamentului naval.

Numai pe-o navă cu pânzele umflate în vântul de la larg înţelegi frumuseţea şi poezia mărei.

Neagu nu se da bătut.

— E fatală aceeaş evoluţie creatoare pe apă ca şi pe uscat : Galera, Corabia, Vaporul, — Partenonul, Catedrala Gotică, Sgârie Nori.

— Staţi că vă împac eu pe amândoi, interveni doctorul Barbă Roşie.

Mă rog, până acum frontiera dintre pământ şi marea nu se putea suprima nici în gând. Iată însă că avionul, care a schimbat ritmul circulaţiei şi a scurtat distanţele, sboară la fel pe deasupra apei ca şi peste uscat. Pentru el nu există frontieră. El singur anihilează orice barieră dintre apă şi pământ, căci el utilizează „spaţiul" constant.

Domeniul mărei e ameninţat domnilor.

Nu se ştie cine va stăpâni marea în viitor : Marinarul sau Aviatorul ?

— E adevărat, întrerupse Neagu, dar e o chestie de timp. Marina nu e o meserie ci o vocaţie. Dacă e drept că avionul anihilează frontiera dintre uscat şi apă, nu schimbă vocaţiile distincte dintre omul naval şi omul terestru. Instinctul popoarelor maritime face ca mai curând un marinar să ajungă aviator de cât un om de uscat să ajungă marinar.

Deodată doctorul, care se chinuia să înveţe a fuma cu pipa după usul bordului, se ridică în picioare cătând nedumerit în larg. Un punct negru apărea şi dispărea în zare.

De undeva din depărtare, se auzea un muget lung, repetat la intervale regulate.

— E gemandura.. ne apropiem de gura fluviului, îi lămuri secundul.

Ai să vezi acum unul din cele mai grandioase spectacole de natutră. Observă culoarea apei. Două nuanţe bine distincte. Suntem în largul mărei, dar plutim deja în apele Dunărei. Vezi, toată suprafaţa-i albastră până la orizont, şi numai în direcţia spre care navigăm e o bandă lată cafenie, care tae oglinda mărei.

Asta-i apa dulce, mîloasă a fluviului care trece peste apa sărată şi limpede a mărei, fără să se amestece încă.

Două domenii, două puteri formidabile ale naturei se întâlnesc aci sub ochii noştrii.

Fluviul dominator, care n'a cunoscut stavili în cale, şi nici o forţă nu l-ar fi putut opri, nu-şi întrerupe cursul, continuă încă în larg, până ce-şi pierde şi apa şi numele în mare.

Aci dispare personalitatea Dunărei... după ce a înghiţit apa a 130 de rîuri, a scăldat şapte ţări şi cincizeci de oraşe, tăind în diagonal Europa.

Așa sfârșește, ca o ființă însuflețită, bătrânul Danubius pe care antichitatea îl diviniza socotindu-l fluviu sacru, fluviu rege. Rinul e romantic, Dunărea e clasică, eternă.

Doctorul, în picioare, cu capul gol în bătaia vântului, contempla mut maestatea naturei.

Un uriaș butoi de fier ancorat se sbătea mugind înfiorător între valuri.

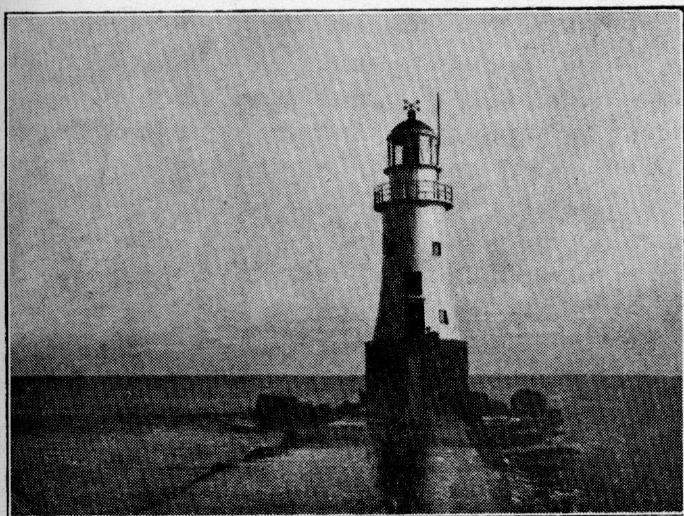
— E gemandura cu sirenă care marchează *bara*. Acolo îi limita bancului de nămol adus de apele fluviului, zise secundul arătând cu mâna spre o pată cafenie ce se întindea pe fața mărei.

In cursu-i de trei mii de kilometri, din Pădurea Neagră și până aci la Marea Neagră, Dunărea roade, mănâncă malurile albiei sale, sculptează, fasonează, modifică forma scoarței pământului pe unde trece, și în drumu-i aduce o enormă masă de nămol, care-i depusă aci pe fundul mărei.

Intreaga deltă nu-i decât pământ nou adus de apele fluviului. Unde odinioară era apă acum e pământ locuit. Și depunerile sunt în așa proporții în cât Delta înaintează în mare cu zeci de metri pe an.

— Asta înseamnă că într'o zi Delta se va uni cu Insula Șerpilor, întrerupse doctorul.

— De sigur, după câteva mii de ani. Acum, ca să tae și să mențină deschis canalul de navigație, omul trebue să lupte în permanență cu natura. Dacă nu s'ar scurma continu fundul, în câteva zile omul ar fi învins de natură.



Se vede Sulina în prova.

„ *Se vede Sulina în prova!*" tună din catarge glasul marinarului de veghe.

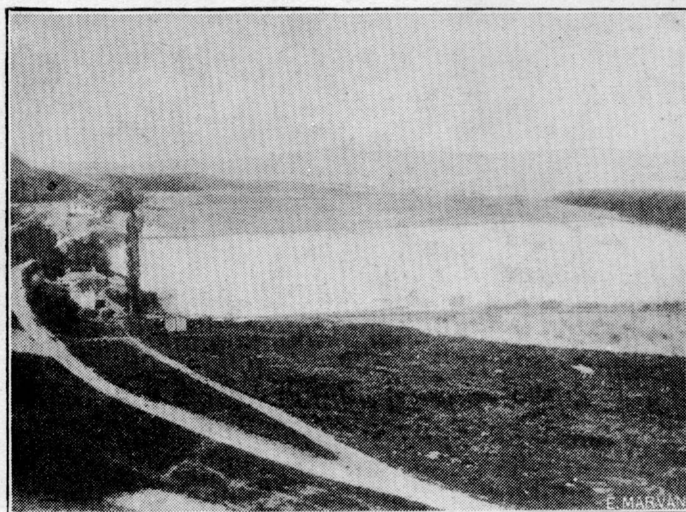
(Va urma)

Jean-Bart

Pescăria și Piscicultura în Marea Neagră

— Portul pescăresc Tusla-Balcic —

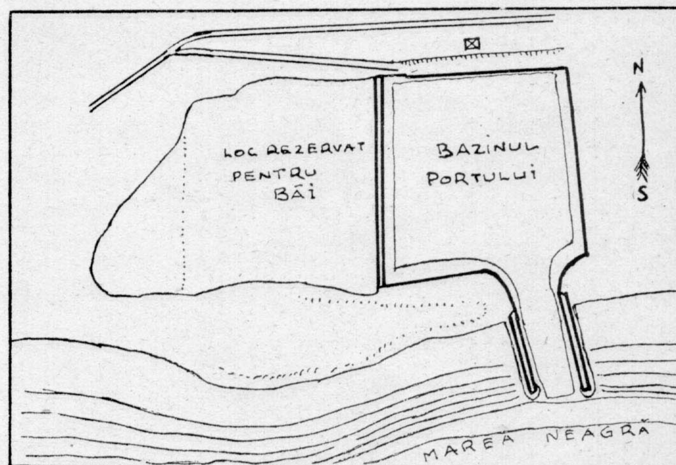
S'a zis adeseori, că dintre toate popoarele cari au acces la Marea Neagră, poporul românesc e cel mai norocos la pescuit. E adevărat. Trebue să ne întrebăm dacă e de-ajuns numai norocul. E destul ca să privim harta li-



Vederea lacului Tusla.

toralului nostru maritim și să urmărim statisticele Direcției Pescăriilor Statului ca să vedem ce ne rămâne de făcut.

Dela prima vedere constatăm că cea mai mare cantitate de pește se prinde în regiunea gurilor Dunării.



Noul port Tusla.

Și numai a patra parte se prinde pe coastă între Capul Midia și Ecrene.

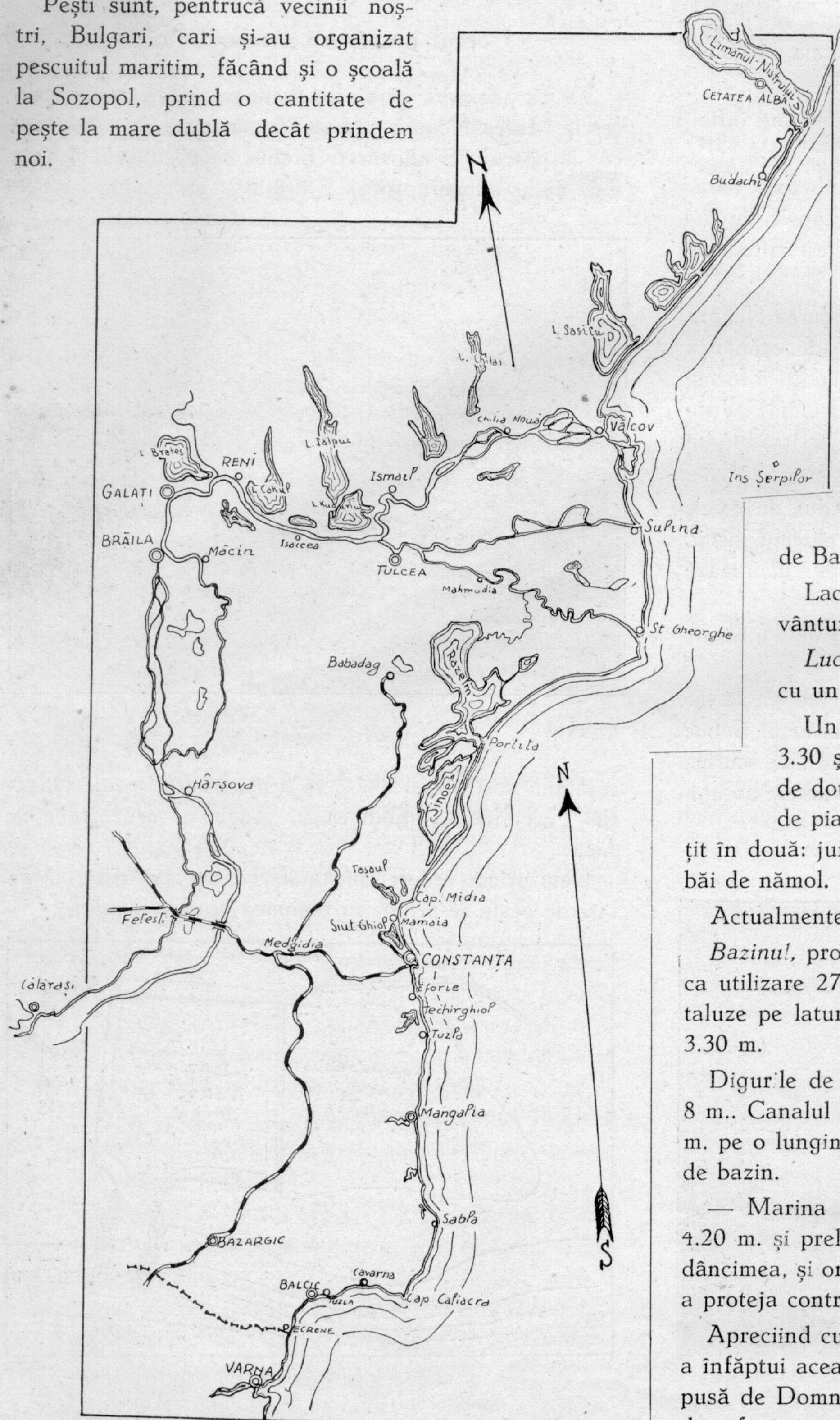
Numărul pescarilor în regiunea gurilor Dunărei este aproximativ de 1000, cu vre-o 200 bărci. Iar pe coasta dela Midia în jos numai 230 pescari cu 44 de bărci.

Cum se explică această mare diferenţă ?

Nu sunt peşti ?

Ori nu sunt pescari ?

Peşti sunt, pentrucă vecinii noştri, Bulgari, cari şi-au organizat pescuitul maritim, făcând şi o şcoală la Sozopol, prind o cantitate de peşte la mare dublă decât prindem noi.



Coasta Maritimă Românească.

Pescari nu sunt, pentru că nu sunt pe coastă adăposturi, porturi pescăreşti. Dacă natura nu ne-a favorizat cu o coastă ospitalieră şi dantelată, care să ne adăpostească de furtuni, de ce nu facem locuri de refugiu, mici porturi pescăreşti ?

Nu facem porturi pentrucă sunt prea puţini pescari.

Şi iată cum ne învârtim într'un cerc viţios.

Norocul peştilor e mai mare de cât norocul nostru.

Nu sunt pescari pe coasta noastră pentrucă nu sunt porturi de refugiu. Şi nu se fac porturi de refugiu pentru că nu sunt pescari.

Cercul viţios trebue rupt cu orice preţ.

Prima încercare e pe cale de a se realiza.

Administraţia P. A. R. I. D. (din Ministerul Domeniilor) a hotărât să încerce creearea primului port de refugiu în lacul Tusla, la distanţă de 4 kilometri de Balcic.

Lacul este înconjurat de înălţimi, la adăpostul vânturilor şi valurilor.

Lucrarea s'a început în primăvara anului 1930, cu un deviz de 9 milioane.

Un bazin de circa 4 hectare, cu adâncime de 3.30 şi legat cu marea printr'un canal, protejat de două diguri paralele, formate din arocamente de piatră, în chesoane de lemn. Lacul s'a împărţit în două: jumătate port şi jumătate rămâne lac pentru băi de nămol.

Actualmente stadiul lucrărei este :

Bazinul, proectat cu suprafaţa de 4 hectare, s'a redus ca utilizare 27.000 m. p., prin lăsarea unor banchete şi taluze pe laturi, este aproape terminat la adâncimea de 3.30 m.

Digur'le de piatră sunt făcute pe o lungime de circa 8 m.. Canalul de intrare, este săpat la adâncime de 3.30 m. pe o lungime de 50 m. O porţiune de teren îl separă de bazin.

— Marina a intervenit pentru mărirea adâncimei la 4.20 m. şi prelungirea digurilor, corespunzătoare cu adâncimea, şi orientarea unui din diguri (cel de Est) spre a proteja contra valurilor, intrarea în canal.

Apreciind cu toată admiraţia hotărârea *„Paridului"* de a înfăptui această operă, nu trebue să uităm şi stăruinţa pusă de Domniţa Ileana pentru realizarea primului port de refugiu pe coasta noastră *„unde în fiecare an, în fiecare anotimp îşi găsesc mormântul atâtea nave surprinse de furia lui Neptun în cuprinsul Pontului Euxin"*.

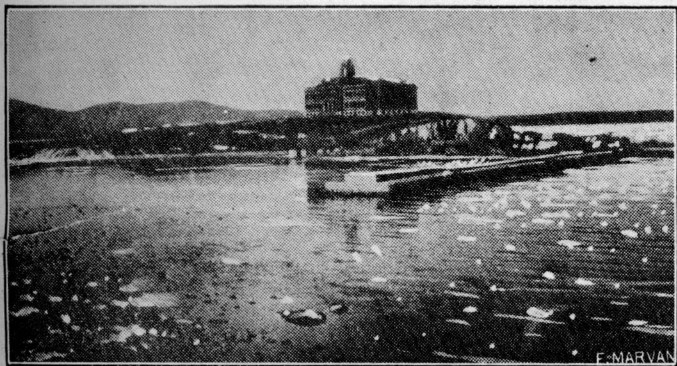
CIORPAC

CRONICA

Să luăm aminte la ce fac alte Ligi Navale

Să ne aruncăm ochii peste hotare... să ne folosim de experienţa altora, ori de unde ne-ar veni pilda bună şi de laudă.

Vom urmări pe rând activitatea de propagandă a Ligelor Navale din toate ţările. Incepem cu ţara vecină, scăldată de aceleaşi ape ca şi a noastră.



Şcoala de pescărie de la Sozopol.

Liga Navală Bulgară (Bolgarski Naroden Marski Sgovor) a luat fiinţă în 1920. Are sediul la Varna şi este pusă sub înaltul patronaj al *M. S. Regelui Boris al III-lea.*

Liga are o revistă de propagandă: *„Morski Sgovor"* redactată de d-nii: Sava Ivanof, profesor Arnăudov, dr. Sororev, Laula Christov.

Pe lângă revistă, membrii Ligei primesc lunar, gratuit, câte o broşură *(Morsca Biblioteca),* cu articole de iniţiare teoretică şi de utilitate practică navală.

In fiecare an Liga răspândeşte *calendarul* ei în toate păturile sociale, o broşură cu darea de seamă şi diverse publicaţii de propagandă navală.

Revista ilustrată a Ligei poartă pe copertă frazele bine cunoscute marinarilor: *„Marea uneşte părţile cari sunt divizate". „Cine stăpâneşte pe mare, stăpâneşte şi pe uscat".*

„Viitorul nostru este pe apă".

Revista conţine pe lângă articole de marină, instructive, scrise pe înţelesul tuturor, fotografii, dări de seamă asupra forţelor navale din diferite state, evenimente, articole de istorie naţională, o bogată bibliografie şi lista cărţilor maritime apărute în diferite ţări.

Cu ocazia serbărilor de una mie ani de la primul mare Imperiu Bulgar al Ţarului Simion (927) ca şi la cencantenarul independenţii bulgare (1878), Revista a publicat articole importante de circomstanţe, precum şi o frumoasă compoziţie alegorică de D. A. Mutacov: *„O noapte de insomnie a lui Simion".* Pe fundul mărei, în zare, se vede conturul turnurilor din Bizanţiu şi pânzele navelor unei flote imaginare. Flotă care dacă ar fi existat, susţin istoricii bulgari, Ţarul Simion ar fi cucerit coroana bizantină.

Liga Navală Bulgară îşi face propaganda şi prin conferinţe congrese, expoziţii, muzeu maritim, excursii, etc.

In vara anului 1930 membrii Ligei au făcut, cu'n vapor bulgar, o excursie de la Varna la Constanţa.

Liga noastră încă nu a răspuns acestei vizite ce i s'a făcut de bună vecinătate.

Liga Navală Bulgară are şi o activitate practică. Colonii maritime pentru copii, curse de înot, regate, sporturi nautice se fac la staţiile maritime dela Varna, Burgas, Mesembria.

La Sozopol are o şcoală de pescari şi o cooperativă pentru exportul peştelui. Lângă Varna are un aşezământ marinăresc pentru copii debili.

Liga Navală Bulgară, de şi foarte tânără organizaţie, se arată a fi destul de viguroasă. Este socotită ca una dintre cele mai vii societăţi din Bulgaria. Are aproape 5000 de membrii, între care 400 femei.

Activitatea acestei organizaţii navale merită toată admiraţia.

Bompres.

Salvismar (Salvarea)

S. S. M. (Salvismar).

Un indicativ predestinat să fluture într'o zi pe pavilionul bărcilor de salvare româneşti.

Un răspuns sinistrului apel S. O. S. *Saves our souls.* (Salvaţi sufletele noastre).

O datorie şi un sacrificiu!

Acesta este simbolicul nume care va trebui să personifice cândva existenţa mijloacelor de salvarea naufragiaţilor de pe coasta noastră maritimă.

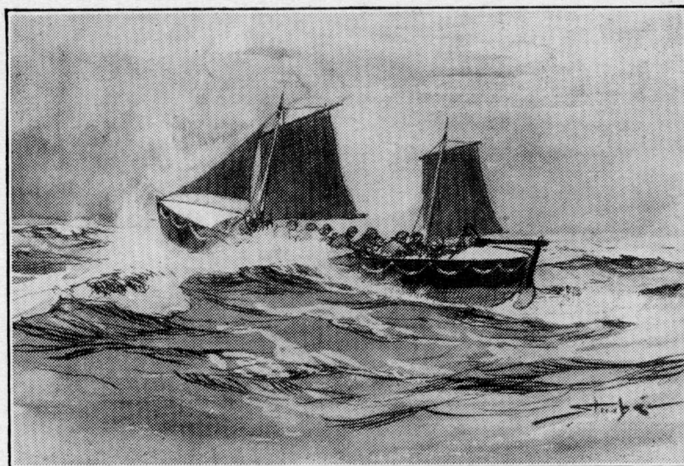
Este vorba de un deziderat, de oarece până astăzi nu există nici o organizaţie pregătită care să salveze vieţile omeneşti expuse pericolului de înec în apele noastre.

Avem 460 km. coastă maritimă: cunoaştem ceva din fauna, flora şi problemele pe cari Marea Neagră le pune economiei politice a Ţărei noastre.

Ne bucurăm de avantajele şi plăcerile pe cari coasta maritimă le oferă sportului şi regenerărei fizice a generaţiilor prezente şi viitoare.

Ştim că pe căile mărei navele naţionale sau streine duc în largul lumei bogăţiile pământului nostru.

Nu bănuim şi nu apreciem însă îndeajuns imensa activitate care îşi frământă viaţa pe luciul apelor, şi mai ales nu socotim enormele sacrificii şi riscuri pe cari lupta cu elementele naturei le recoltează anual.



O barcă de salvare.

Popor legat de glie, am iubit şi iubim Marea mai mult în poezia ei; rămânem însă insensibili durerilor şi chemărei valurilor sale.

Intre aceste realităţi născute din activitatea şi intima legătură a Uscatului cu Marea problema salvării naufragiaţilor devine o da-

torie de ordin umanitar-naţional, ca şi o imperioasă obligaţiune de ordin internaţional.

Se cuvinea de mult timp ca Statul să presteze atenţiunea sa concertului popoarelor civilizate, cari fac aprecieri defavorabile de câte ori se aude că în vecinătatea Constanţei, pe plajele Mamaei, Tekirghiol, Mangaliei sau pe paraginele dela Kaliacra şi Cavarna, atâtea nave în pericol de moarte trimet cu disperare sinistrele apeluri S. O. S., pentru ca dela coastă staţiunile bărcilor de salvare să se ilustreze prin tăcerea inexistenţei lor.

Chiar dacă naufragiaţii ajung vii la coastă, devin improprii serviciului ; pneumonia şi îngheţul, consecinţe a prelungirei şederei în apă, le avariază funcţiunea organelor principale într'un ritm mai accelerat de cât viteza celor mai rapide vechicule, sosite după 24 ore din porturile învecinate, transportând medicul şi agenţii sanitari.

In condiţiuni similare, se pierd sub ochii noştri numeroşi pescari, dela gurile Dunărei, Vâlcov, Zibrieni, Bugaz, Portiţa, Jorilofca.

Desprinşi de ţărmul Mării, nesupraveghiaţi, încrezători în sprintenele lor lotci, se avântă în larg, încredinţând sufletele lor destinului şi ocrotirei Poseidonului niciodată îmblânzit sau sătul.

Statistica pierderilor anuale, prin înec, la coastă sau în largul Mărei e semnificativă. Câţi oameni însă ? Cine cunoaşte jalea şi suferinţele colibelor de pescari sau caselor marinarilor văduvite prin dispariţia atâtor suflete ? Furia Mării smulge, de ani de zile, pe cei mai îndemânatici şi curagioşi fii ai Ţării, fiindcă aşa cere prada şi chemarea sa.

Este timpul ca iubitorii Mării, şi cei ce-şi împletesc activitatea pe domeniul său, să-şi dee mâna pentru ca opinia publică să înţeleagă datoria şi puterea sa de iniţiativă.

Am rămas singura ţară în Europa care nu răspundem la apelul statelor civilizate de a participa la conferinţele internaţionale cari au loc pentru organizarea salvărei naufragiaţilor.

Salvarea e o problemă de azistenţa socială, o datorie şi un sacrificiu.

Statul, căruia îi incumbă această obligaţie umanitară se sbate în dificultăţi financiare. Inerţia şi rutina biurocraţiei va face aci mai puţin sau nimic faţă de ceeace poate realiza iniţiativa particulară.

Ceeace se petrece în alte ţări trebue să ne servească de îndreptar.

Credem că această lacună va fi remediată prin concursul Ligii Navale Române, care nu este numai laboratorul unde se forjează marile probleme în legătură cu Marea şi activitatea maritimă, ci şi organul realizărilor acestor aspiraţiuni.

Vom urmări cu toată stăruinţa această importantă problemă navală românească arătând ce s'a făcut în alte ţări, ce a început să se facă la noi şi ce rămâne să se facă pentru viitor.

Ancorot

Al XV-lea Congres Internaţional de Navigaţie

Al XV-lea Congres Internaţional de navigaţie s'a deschis la 13 Septembrie 1931, în Palatul Dogilor din Veneţia, în prezenţa Majestăţii Sale Regelui Victor Emmanuel al III-lea. El constitue o puternică manifestare a Italiei, a Asociaţiei Internaţionale permanente a Congreselor de Navigaţie, şi a Membrilor acestei Asociaţiuni, cari înnumără astăzi o bună parte din inginerii şi oamenii de ştiinţă în specialitate, cât şi o sumă de navigatori, economişti, oameni politici, etc.

Ultimele două congrese au avut loc la Londra în 1923 şi la Cairo în 1926.

In general, ţările cu mari interese în domeniul navigaţiei interioare şi maritime, invită Asociaţia să ţină şedinţele Congresului într'unul din centrele lor navigabile, sugerându-i totodată punerea la ordinea de zi a unor probleme ce o privesc în deosebi.

Impozantul material prezentat Congresului de membrii Asociaţiei, privitor la „chestiunile" şi la „comunicările" ce formează ordinea de zi a Congreselor, se referă în deosebi la lucrările executate sau proectate în toate ţările, şi totodată la tendinţele noui manifestate în domeniul *hidro-technic*, în deosebi în intervalul de timp scurs dela congresul precedent.

In afară de latura pur technică a problemelor, se desbat totodată şi aspectele economice, comerciale, cât şi cele referitoare la exploatarea porturilor şi a căilor navigabile.

* * *

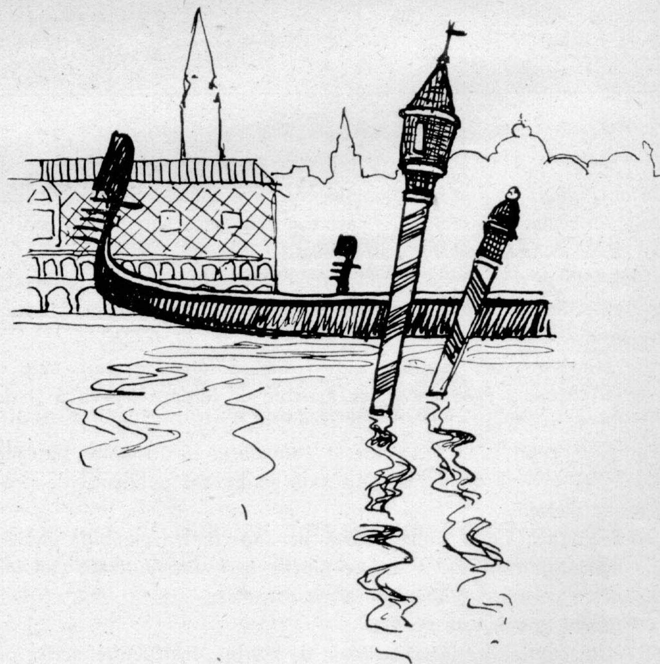
Secţiunea I-a a Congresului dela Veneţia s'a ocupat de *Navigaţia fluvială ;* chestiunile şi comunicările, puse la ordinea de zi au fost următoarele :

Chestiunea I-a ;

Scurgerea apelor pe sub fundaţii şi în jurul uvrajelor de reţinere, cât şi prin digurile longitudinale ale căilor navigabile. Supresiuni. Mijloace pentru a preveni sau reduce infiltraţiile şi pentru a combate efectele lor destructive.

Chestiunea II-a :

Lucrări de regularizare şi de canalizare a fluviilor şi a râurilor. Rezultate obţinute, în special în ceeace priveşte nouile pante şi



modificările configuraţiei verticale şi orizontale a fundului patului fluvial, şi totodată mişcările părţilor solide antrenate.

Chestiunea III-a :

Progrese realizate în decursul ultimilor ani cu privire la dispoziţiile şi exploatarea uvrajelor de navigaţie, pe canalurile şi râurile canalizate, ca şi în amenajarea accesului lor.

Comunicarea I-a :

Canale deservind în acelaş timp nevoile navigaţiei şi pe acelea ale agriculturii. Utilizarea reciprocă a canalului de navigaţie pentru irigaţii, şi a apelor de irigaţii pentru alimentarea canalelor.

Comunicarea II-a :

Porturi interioare : dispoziţii generale. Tipuri de cheu, în special în râuri cu mari variaţii de nivel. Tipuri de utilaj mecanic pentru încărcarea şi descărcarea vaselor. Apărare în contra gheţurilor. Distribuirea raţională a porturilor de iernatic pe râurile cu mare transport de gheţuri. Hangare şi antrepozite. Legătura cu calea ferată. Cheltueli de investiţie şi exploatare.

In Secţiunea a II-a a Congresului au fost desbătute problemele

de navigaţie maritimă cu următoarele chestiuni şi comunicări la ordinea de zi:

Chestiunea I-a:

Linii de drum de fier şi drumuri de fier funiculare de acces în porturi; instalaţiuni feroviare în porturi.

Chestiunea a II-a:

Apărarea coastelor contra mării cu sau fără transport litoral, preponderent, de materiale.

Comunicarea I-a:

Administrarea porturilor de comerţ Organizarea diverselor servicii de construcţie, de întreţinere, de exploatare. Porturi libere şi zone libere în porturi; condiţiuni de înfiinţare; instalaţii dimensiuni şi exploatare. Rezultate obţinute.

Comunicarea II-a:

Aplicarea betonului şi a betonului armat în uvrajele ce interesează navigaţia maritimă. Conservarea acestor uvraje la mare.

* * *

Chestiunile şi comunicările expuse mai sus au fost desbătute pe baza rapoartelor prezentate de membrii Asociaţiei şi a rapoartelor de ansamblu întocmite de raportorii respectivi, în zilele de 14—19 Septembrie 1931.

In zilele de 20 şi 21 Septembrie s'au făcut excursiuni interesante pentru vizitarea diferitelor lucrări hidro-technice (ecluze, canale, baraje, porturi, lucrări de ameliorări funciare, etc.)

In ziua de 22 Septembrie, au fost supuse aprobării Congresului, concluziunile formulate de comitetele secţiilor.

In zilele de 23, 24 şi 25 Septembrie au fost rezervate vizitării portului Genova, excursiei la Roma şi apoi vizitării porturilor Neapole şi Bari.

O bogată şi interesantă colecţie de publicaţii, privitoare la lucrările executate în Italia, în curs de execuţie sau în proect, a fost distribuită membrilor participanţi.

Facilităţi pe drumul de fier şi la hoteluri au fost deasemenea făcute congresiştilor.

Guvernul italian, Municipalitatea şi Autorităţile veneţiene ca şi Partidul Naţional Fascist au oferit recepţii şi o regată alegorică pe Canale Grande, în onoarea participanţilor.

Diferite conferinţe de specialitate au fost deasemenea ţinute.

Congresiştii au constituit obiectul unor manifestaţii călduroase în toate excursiile ce au avut loc. Este neîndoelnic că activitatea uriaşă ce desvoltă regimul fascist pe toate tărâmurile, entusiasmul patriotic-încadrat de spiritul de disciplină şi de sentimente de demnnitate omenească, — într'un cuvânt renaşterea Italiei „prin voinţa inflexibilă şi solidară a unui om şi a poporului întreg" — asigură marei Ţări Latine, în ciuda naturii sărace şi recalcitrante, un viitor demn de strămoşii ei, cari, ar trebui să ne amintim cu un ceas mai devreme, *au fost şi ai noştri.*

Delegaţii oficiali ai României au fost Domnii: Ministrul Plenipotenţiar C. Conţescu, Delegatul României în Comisiunea Europeană şi Internaţională a Dunării, Inginer Inspector General I. Vardala, Director General al Regiei Autonome a Porturilor şi Căilor de comunicaţie pe apă, şi Inginer-Şef T. Gâlcă, Preşedintele Consiliului de Administraţie a Regiei Autonome a Porturilor şi Căilor de comunicaţie pe apă.

Au participat deasemenea la Congres d-na Ministru C. Conţescu; d-nul Inginer Inspector General Profesor Gh. Popescu, Director General al Societăţii Naţionale de credit Industrial, cu d-ra V. Popescu; d-nul Inginer Inspector General I. Opreanu, Directorul Serviciului Apelor din Ministerul de Lucrări Publice; d-nul Inginer-şef L. Dumitrescu şi subsemnatul.

D. Profesor Gh. Popescu a făcut o interesantă comunicare despre *„Porturile Interioare" etc.* şi a luat cuvântul la discuţia diverselor chestiuni şi comunicări de navigaţie fluvială şi maritimă.

D-l Inginer T. Gâlcă a urmărit în deosebi şi a intervenit în chestiuni de navigaţie maritimă.

Subsemnatul a avut onoare să prezinte Congresului o comunicare privitoare la *„Proectul de canalizare a Sectorului Cataractelor şi al Porţilor de Fier".*

12. X. 931.

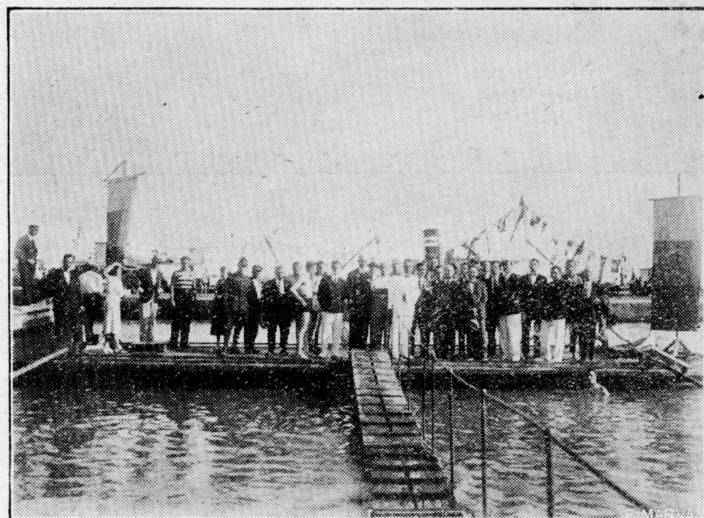
Inginer M. Gr. Vasilescu

Cum s'a înfiinţat „Clubul nautic Dunărean" din Giurgiu

Am început clubul nautic cu... zero lei, zero bani. Astăzi avem o avere frumoasă.

O conferinţă despre „România ţară de apă", ţinută de d-l Emanoil Bucuţa, care s'a alăturat din primul moment ideii, a arătat publicului ce însemnează un club nautic, şi ne-a adus primele fonduri, cu care să facem faţă împrejurărilor.

Partea cea mai grea, era constituirea unui comitet de conducere, pentrucă afară de doi-trei inşi, nimeni nu înţelegea scopul unui club nautic. Şi cu drept cuvânt, nu numai pentru Giurgiu, dar pentru



Clubul nautic din Giurgiu.

multe localităţi aşezate pe marginea Dunării, era o noutate. Era o revoluţie.

De ce pornisem la lucru?

Eram, — mărturisesc — mereu în aşteptarea unei Ligi Navale, care să treacă la realizări practice. Vroiam o ligă vie, activă, care să se adreseze masselor, să le dea educaţia necesară iubitorilor de mare şi de marină, să lucreze cu ele şi să se folosească de forţa lor pentru scopurile-i înalte. Liga Navală nu trebue să rămână ancorată numai în apele calme ale oficialităţei.

Acelaş gând ne urmărea pe toţi, Trebue să iasă la larg. Urmărind aceeaş ţintă am pornit pe altă cale de realizare.

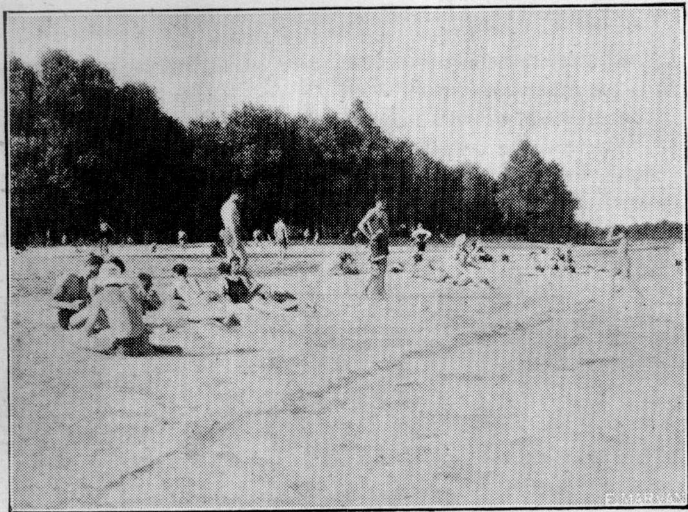
Am luat contactul cu publicul, printr'o serie de conferinţe de propagandă, la care n'a lipsit nici suculentul Jean Bart, şi nici spiritul vioi şi neastâmpărat care este Moş Delamare, comandorul Negulescu.

Problema Dunării şi drumului deschis spre marea largă, era pentru prima oară cunoscută în întregime de un public dornic de cultură. Nu era însă suficient. Tineretul trebuie pregătit să cunoască şi să judece problemele în legătură cu apa, trebuie să i se insufle dragostea de apă, mândria de a fi stăpânitorii celei mai mari şi mai frumoase căi de comunicaţie din Europa, cum este Dunărea, şi

voinţa de a se folosi de ea, pentru ei însă-şi sau pentru folosul Ţării întregi. Dar dragoste pentru apă nu poţi să ai decât atunci când începi a învăţa s'o stăpâneşti.

Tineretul giurgiuvean nu ştia nici să înnoate şi nici să ţie o ramă în mână. Practica sporturilor de apă îi era, în totul necunoscută. Puţini tineri se îndeletniceau cu alte sporturi.

Ne-am gândit deci să amenajăm o plaje, cu cabine, cu garaj de bărci, să cumpărăm sau să construim bărci, să facem o şcoală de înnot şi canotaj.



Plaja de la Giurgiu.

Să găseşti un loc de plaje, pe stânga Dunării este un lucru destul de uşor. S'o amenajezi este mai greu. Iţi trebuesc bani...

Mai pe datorie, mai cerând în dreapta şi în stânga, făcând membrii cu forţa şi luându-le banii cu japca, am realizat primele instalaţii.

Plaja clubului nautic, aşezată în josul portului, înconjurată de o pădure care oferă umbra ei răcoroasă atunci când soarele te-a răsbit, având în faţă priveliştea minunată a Dunării, foarte lată în acel loc, şi a malurilor bulgăreşti, este fructul unei lupte necurmate. Pe deoparte lupta cu natura care în fiecare an ne sileşte să curăţim şi să nivelăm plaja, pe de alta, lupta cu părerile înapoiate ale unora cari nu înţeleg rolul plajelor şi a sportului nautic. Dacă, însă, cu natura ne împăcăm mai uşor, cu oamenii ne înţelegem mult mai greu.

A trebuit să învingem idei învechite, interese contrarii, nepăsarea şi răutatea omenească, toate coalizate pentru a împiedica o iniţiativă care nu aducea rău nimănui.

Au fost autorităţi, cari nu înţelegeau cum ar putea Giurgiu să devie „staţiune balneară", şi cum ar fi fost deci posibil, ca pe malul Dunării să stai îmbrăcat într'un costum de plaje.

Un consiliul de higienă oficial, era gata să declare plaja insalubră, pentrucă prin bălţile Dunării sunt ţânţari, ca şi când pe aceştia nu-i găseşti pretutindeni.

Sau găsit autorităţi cari, au cerut la un moment dat, închiderea bufetului de la plaje, pentrucă, atraşi de bufet, Bulgarii ar putea veni pe malul celălalt, şi astfel s'ar fi înfrânt legea poliţiei frontierelor.

Acum toate aceste sunt de domeniul trecutului. Publicul ne-a înţeles şi ne-a încurajat cu prezenţa lui. Tineretul care altă dată se înfunda în cafenelele oraşului pentru a juca *„o tablă"*, astăzi, de cum se face timpul bun soarbe sănătatea pe care soarele le-o dă din belşug, se antrenează la înnot, şi se avântă pe valurile Dunării, vâslind voiniceşte în vre-o lotcă pescărească, sau în vre-o barcă uşoară.

In primul an de activitate, o singură barcă pe care o aveam la club, stătea legată la ţărm. Nimeni nu o cerea. Acum nu avem atâtea bărci, pe câte s'ar cere, iar la concursurile din anul trecut s'au putut prezenta echipe de vâslaşi omogene şi bine antrenate.

De anul acesta am început antrenarea sistematică la înnot a tineretului giurgiuvean. Echipa de înnot a clubului, la concursurile din toamna asta s'a clasat în primele rânduri, printre echipe de înotători mult mai vechi, şi cu reputaţii bine stabilite.

Am vrea, însă, ca tot tineretul şcolăresc să ia parte la sporturile de apă. Profesorii de educaţie fizică se mărginesc să-şi facă programul de clasă şi câte odată să patroneze câte o echipă de football. Nici unul nu îndrăgeşte Dunărea. Am construit sub supravegherea noastră, din fondurile date de Casa Şcoalelor, prin intervenţia d-lui Bucuţa, o barcă pentru liceul din Giurgiu. Afară de mici plimbări ale profesorilor, pe Dunăre, barca n'a fost folosită la nimic. Liceul nu-şi are echipa lui de vâslaşi, şi doar pentru asta făcusem barca.

Este păcat, ca acolo unde Dunărea oferă atâtea posibilităţi, tineretul să nu se folosească de ea, şi să rămână să bată mingea pe vre-un teren prăfuit, aşa cum se întâmplă aproape întotdeauna.

Cu timpul, această situaţie va dispare. Sperăm să facem din Giurgiu unul din cele mai importante centre de sporturi de apă, de pe toată Dunărea. Doar, este aşezat, aici la marginea Bucureştilor.

Preşedintele Clubului nautic dunărean din Giurgiu.
ALEXANDRU DAIA

Cercetaşii de apă

In câmpul activităţei sale, Liga Navală Română îşi îndreaptă ochii cu toată încrederea spre generaţiile cari vin. Din tinerimea dornică de viaţă în aer liber, plină de avânt generos, încadrată în disciplina cercetăşească, vor ieşi adepţii Ligei, apostolii-pionieri ai propagandei navale.

Să ne folosim de experienţa ţărilor mai bătrâne. Să scoatem tinerimea din năbuşeala biuourilor pline de praf şi de cerneală; să-i transportăm din promiscuitatea oraşelor îmbîcsite în largul Dunărei şi a Mărei; să-i deprindem ca să citească în marea carte a naturei



Jocuri pe apă.

primitive. Să-i învăţăm să înoate, să scape pe alţii dela înnec; să meargă pe apă, să tragă la lopeţi, să manevreze o pânză; să conducă un motor de barcă.

Ape avem destule. Chiar în jurul Capitalei sunt o serie de lacuri ce se pot amenaja pentru a face şcoală de sporturi nautice.

Concursul anunţat de Liga Navală pentru *Abecedarul Marinaru-*

lui, are în vedere în'ocmirea unui manual pentru pregătirea cercetașilor marinari.

Jamboreea cercetașilor din acest an va avea loc în dumbrava Sibiului, pe malul unui lac potrivit sporturilor nautice.

Liga Navală, conform devizei cercetășeș'i, este *gata oricând* să ocrotească și să sprijine în'reaga activitate a cercetașilor marinari. Un premiu, chiar din acest an, se va institui pentru încurajarea sporturilor de apă.

S'a zis, cu drept cuvânt că, apa sărată a mărei tăbăcește pielea și oțelește voința.

In'indeți pânzele copii,
Că bate vântul vostru
Și vă chiamă marea.

SIMBAD

O vitrină marină

Cu prilejul patronului Marinei (15 August) Liga Navală Română a organizat prin buna voința librăriei *Cartea Românească*, o expoziție în miniatură. Prima dată când se face în Capitală o vitrină cu material și cărți de marină. Acest modest început a demons'rat că s'ar putea face o interesantă, adevărată, expoziție de marină în Parcul Carol, așa cum a făcut Aviația, Gazele și Radio.

Așezată în centrul Capitalei, vitrina a fost foarte mult cercetată de publicul curios care admira obiectele și cărțile expuse la vedere.

La picioarele unui panou acoperit de aquarele și picturi marine, erau așezate obiec'e și unelte marinărești: ancore, busole, felinare helice, colaci de salvare, aparate de scafandru...

In dreapta, pe o pânză de valuri, erau o serie de nave în miniatură: pachebotul Carol I, un monitor, un cargobot, un torpilor, modele de bărci.

In stânga erau expuse diferite cărți românești despre mare și Dunăre. Amatorii de cărți vechi și rare s'au interesat de unele cărți epuizate de multă vreme ca: *Dunărea și coastele mărei a Colonelului Drăghicescu, Chestia Dunărei de Kogălniceanu, Colecția de acte și documente asupra Dunărei de D. Sturdza.*

Cartea Românească, marea întreprindere care nu-i numai editură și librărie, ci și o mare *casă de cultură*, are drept la toată recunoștința din partea Marinei pentru concursul dat la opera de propagandă maritimă.

Un cuvânt de admirație se cuvine să aducem specialistului D. P. *Komornicki*, care a dovedit mult gust și simț artistic în aranjarea vitrinei.

Recenzii

Oamenii din generația mea, debarcați acum 40 de ani în Constanța, în fața prefacerei acestui oraș pot spune ca și Ion Ghica: *„dacă cineva s'ar scula din locașul de veci, aci în Constanța, peste o sută de ani, cu greu să-i vină a cunoaște în ce parte de lume se găsește".*

De aceea citim cu atâta plăcere și interes cărțile care se scriu despre Constanța. Ul'ima și cea mai bună monografie ne-a dat-o d. col. *Ionescu Dobrogeanu* cu lucrarea sa: *„Tomi-Constanța"*.

Autorul este un erudit și neobosit scriitor asupra Dobrogei. A fost premiat de Academia Română pentru o mare lucrare de documentare asupra Dobrogei în pragul veacului al XX-lea.

A scris și a desgropat o sumă de lucruri și fapte care servesc la cunoaș'erea trecutului acestui interesant petic de pământ — Scythia-Minor — cuprins între Danub'us și Pontul Euxin.

Multe din scrierile d-lui olonel Ionescu Dobrogeanu, care lucrează de treizeci de ani pe acest tărâm, s'au epuizat. Se simte nevoia ca unele să apară din nou în lumina tiparului. (*Colonizarea Dobrogei, Formarea Deltei, Năvălirea Bulgarilor, Scythia Minor, Dobrogea, etc.*").

*

In orice punct al orașului Cons'anța de câte ori se sapă un șanț sau se scoate pământ pentru a pune temelia unei case, la adâncime de un metru numai, se găsesc urme antice: zidărie de piatră, olane, conducte, statui, marmore, sarcofage.

A fost de sigur prin locurile acestea o mândră civilizație grecească, chiar când s'ăpânirea era romană, judecând după inscripțile ce se pot descifra.

După scrierile lui Ovodiu, și după cercetări la fața locului, autorul monografiei se încearcă azi să stabilească urmele zidului și locul unde era poarta cetății descrisă de Ovidiu.

Ca să ne dăm seamă de viața acestor cetăți-porturi civilizate, împresurate de o populație primitivă și barbară, trebue să ne gândim la viața coloniilor europene de azi de pe coas'ele Africei.

Pe litoral porturi civilizate, cu garnizoane întărite; comunicațiile se fac pe apă; dela zidurile cetăței spre interiorul țărei se întinde barbaria.

Trăia încă Ovidiu în Tomis când Tiberiu înființează aci un comandament militar numit *Prefectul țărmului mării* [illegible]



La ultimele manevre americane de la San Diego [illegible] vânătorul *Stoddert* a fost înzestrat cu [illegible]

[illegible] pe năvălitorii barbari, Constanța [illegible] mult de suferit.

La începutul epocei bizantine, Constantin cel Mare mărise Tomisul cu un nou cartier numit *Constantiana*, după numele unei surori a Impăratului.

După incursiile Geților, Hunilor și Pecinegilor, Bulgarii lui Asparuh au ras Constanța din temelii.

Portul revine la viață prin comerțul și naviația Genovezilor, cari făceau cabotaj pe litoralul Pontului, ajungând până la gurile Dunărei, unde predau mărfurile orientului navelor moldovenești, luând în schimb grânele din valea Dunărei. Dovada așezărilor genoveze în Constanța este vechiul capăt de cheu, rămas în portul vechiu, care se putea vedea până acum câțiva ani, când a fost acoperit de nouile construcții ale por'ului. Constanța genoveză a fost cucerită și distrusă de Ali Pașa pe timpul lui Baiazid Ildirim (1393).

Urmele magaziilor genoveze, în care Turcii păstrau grânele dijmuite, au rămas până în zilele noastre, și bătrânii le-au pomenit cu numirea de *Giniviz-hambar*.

Stăpânirea turcească a schimbat numele Cons'anței în *Kustendjé*. Cetatea a fost distrusă, pietrele aruncate în mare, iar populația în mare parte a fugit pe corăbiile genoveze la Kaffa în Crimeiea.

Constanța decade și vegetează sub Turci, până ce navele engleze vine în Marea Neagră să încarce grâu din valea Dunărei. Englezii readuc iar la o nouă viață portul Constanța, au rămas până azi, farul vechiu și hotel Carol, urmele activităței englezești în Cons'anța. Prima cale ferată care leagă portul maritim cu Cerna-Vodă a fost lucrată de o companie engleză care obținuse concesia exploatărei dela Sublima Poartă.

*

Când după războiul de independenţă, Dobrogea a intrat în stăpânirea românească, oraşul Constanţa nu era decât un sărăcăcios târguşor tătăresc.

Oamenii noştri politici, cari nu cunoşteau regiunea şi foloasele ce puteau trage din ieşirea noastră la mare, se opuneau cu îndârjire la ocuparea Dobrogei.

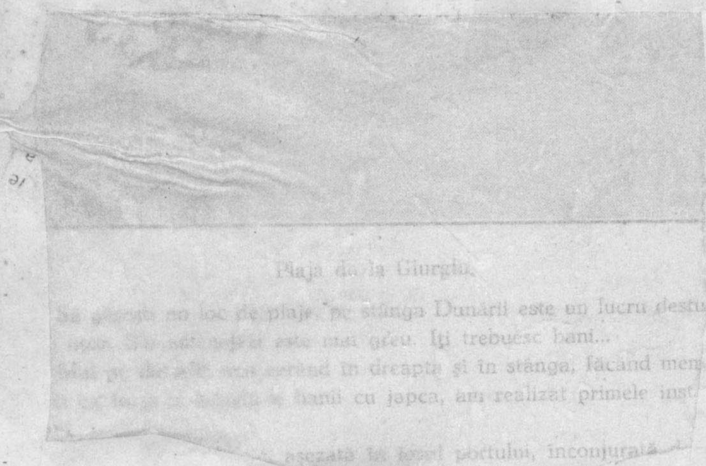
Inţeleptul Rege Carol I şi sfetnicul său, marele om de stat Kogălniceanu, au văzut dela început foloasele ce în viitor avea să ni le dea această fereastră deschisă la mare.

Nu este nici un oraş în ţară care să fi avut o desvoltare mai repede decât Constanţa.

Dela Greci, Romani, Genovezi şi Englezi au rămas urme în Constanţa; dela Turci cari au stăpânit aci câteva secole nu a rămas nici o urmă. Trebue să avem mândria şi mângâierea că va rămâne ceva şi în urma stăpânirei româneşti: blocurile cheiurilor din port, cari inving furia talazurilor, trebue să invingă şi veacurile ce au să vie.

Pentru cartea *Tomi-Constanţa*, care se citeşte cu interes şi emoţie, autorul merită toată lauda, căci face un real şi nobil serviciu pentru cunoaşterea trecutului, pentru iubirea de ţară şi de neam.

J.-B.



Max Valentiner, Capitaine de Corvette: LA TERREUR DES MERS, *mes aventures en sous-marin 1914—1918*, traducere de *P. Teillac*, Capitaine de Fregate.

In colecţia de memorii, studii şi documente în legătură cu istoria războiului mondial a editurei *Payot*, au apărut aventurile vestitului *„pirat imperial german"*, după cum se numeşte singur, pus pe lista celor care după tratatul dela Versailles urma să fie predat şi judecat pentru „acte de cruzime".

Lucrarea nu e numai o apărare în faţa opiniei publice, ci şi o interesantă şi însufleţită povestire a isprăvilor pline de peripeţii ale autorului, care a scufundat nu mai puţin de 150 de vase reprezentând un tonaj de 420.000 tone!

Lupte cu vase de război, cu vase de comerţ armate, treceri prin Gibraltar şi Bosfor, clipe critice cu prinderi în plăşi, încolţiri de grenade, bombardări în nomol, redau chinuita şi expusa viaţă a unui submarin în timp de război, — încheiat cu înfrângerea, revolta marinarilor şi un naufragiu.

Redăm un capitol de critică în legăură cu bătălia dela Skagerrack:

„Părerile asupra folosirei flotei noastre erau foarte împărţite.

„Cea dominantă era că flota ar fi trebuit angajată dela începutul războiului. Lupta trebuia dusă dela mică distanţă, din cauza superiorităţii bătăii tunurilor engleze.

„Pentru aceasta era nevoe însă de energie, energie fără seamă. Dar pentru aşa ceva mai trebuia şi *nepăsarea, nebunia tinereţei*.

„Bătălia navală modernă cu trăsnetele salvelor, ţâşnirea torpilelor, pânda submarinelor, bombardările hidroavioanelor, e un infern atât de zguduitor încât judecata rece de multe ori încurcă.

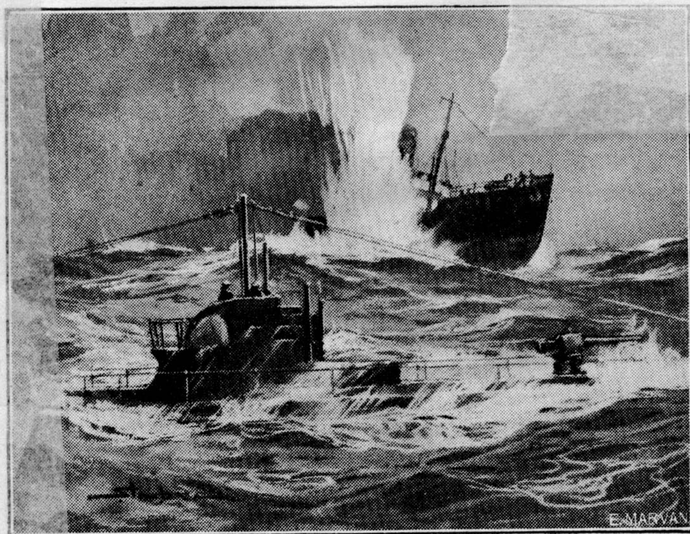
„Trebue comandanţi tineri: *Lord Nelson avea 41 de ani când a fost ucis*, vestitul amiral norvegian *Toidenskjold trei zeci şi şase, amiralul austriac Tegetthoff, numai trei zeci* când a câştigat bătălia dela Lissa.

La uscat comandantul şade la spatele frontului, — comandantul unei flote ia parte la luptă în linia întâia. Obuzele îi şueră la urechi, zburăturile îi întunecă vederea, el vede cu ochii lui cât sânge şi material costă un ordin de atac, că vasele costă milioane şi în mai puţin de o oră pot fi la fund cu sute de copii ai ţării.

„S'a spus mereu că *„trebue să economisim flota"*. Un ofiţer mai tânăr şi-ar fi impus voinţa de a se bate.

Acelaşi lucru se întâmplă în toate marinele. Avansarea la vechime e bună în timp de pace, spre a se evita intrigele, care ar dăuna camaraderiei. La război însă... cei capabili înainte, ei trebuesc preferaţi şi avansaţi. Reţeta nu e nouă: a dat-o Napoleon Bonaparte".

Cartea e plină de învăţă'uri aduse din experienţa războiului, învăţături care pot fi de folos atât tinerilor ofiţeri, viitori comandanţi de submarin, cât şi celor din fruntea comandamentelor. M. D.



Torpilarea unui vapor.

CENT ANS DE MARINE DE GUERRE par *L. Haffner*.

Este unul din ultimele volume scoase în colecţia *„Bibliothèque historique"* de către pictorul de marine *L. Haffner*, aşa de bine cunoscut prin gravurile din publicaţiile franţuzeşti.

De altfel autorul nu se găseşte la prima scriere. Vechiul secretar al *Ligei Maritime Franceze*, şi-a consacrat în mod exclusiv activitatea pentru propaganda marinei prin scris şi desen. Nu este şi n'a fost niciodată marinar de meserie, cum am bănuit cu toţii, ci un simplu admirator al mării şi un profund cunoscător al artei marinăreşti, al istoriei şi evoluţiei marinei.

Am avut plăcerea să cunosc şi să rămân prieten cu acest abil mânuitor al creionului. Mărturisesc că după desenele care le cunoşteam destul de bine, mă aşteptam să văd un om dichisit şi pretenţios, aşa precum trădau liniile sale totdeauna ordonat desenate şi coamele valurilor elegant prinse în mişcarea creionului. Dar am rămas în adevăr surprins: era adevăratul artist, tipul de adevărat boem. Acolo în atelierul lui tapisat cu propriile sale desene, aplecat pe masa de lucru, între teancuri de volume, *Haffner* desena în peniţă.

— *„Nu pictez nici odată după natură*, — îmi zise el — *eu observ mult la mare, şi acasă construesc!"*

Şi în adevăr, toată arta sa este decorativă. Culorile sunt inventate. Numai desenul ne arată viziunea lui corectă, ochiul obişnuit să privească o corabie, un vapor, bărci şi yachturi cu pânzele um-

flate, aşa cum le vedem şi noi marinarii. De aceia este atât de apreciat în special de lumea marinărească.

Am arătat întâi pe autor şi mai în urmă voi vorbi de carte, pentru a releva tocmai această calitate ce constă în cele 325 de desene.

Evident textul, care este un amestec de monografie şi istorie a marinei în ultimii 100 ani, nu-i mai prejos, şi constitue o excelentă iniţiere în evoluţia războiului naval pentru oricine. Este suficient să vedem printre autorii consultaţi, nume ca : *Percy-Scott, Jurien de la Gravière, Amiral Daveluy, Amiral Castex,* ca să ne dăm imediat seama că a fost călăuzit de spirite experimentate şi adevăraţi doctrinari.

Autorul porneşte de pe timpul corăbiilor cu pânze (pe la 1830 abia se făceau primele încercări de adaptare a maşinelor cu aburi), dela pitorescul escadrelor de vase de linie şi fregate, urmăreşte pas cu pas transformările prin care au trecut rând pe rând principalele marine, până la ultimele construcţii.

Intr'un limbaj clar, adresându-se ca de obicei marelui public, *Haffner* reuşeşte prin [illegible] chestiunilor care le abordează şi sistematizarea expunerii, să facă dintr'o descriere technică, o lectură agreabilă.

Vorbeşte pe rând de [illegible], stabilitate, conducerea tirului, crucişetoare, crucişătoare de luptă, război de cursă, torpile şi torpiloare, mine, submarine, hidroaviaţia, nave-port-avioane, şi la sfârşit chestiunea aşa de obscură pentru mulţi : conferinţele de limitarea construcţiilor, care sunt tocmai cauza orientării noui în construcţii navale.

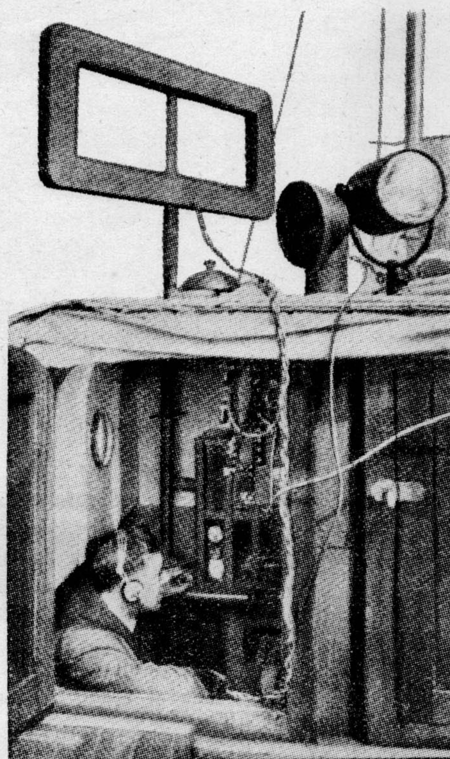


Pictorul L. Haffner.

Intr'un cuvânt putem spune că lucrarea este frumoasă, interesantă şi practică, pentrucă în afară de aspectul artistic şi profesional, conţine o sumedenie de date care cu greu s'ar mai putea găsi adunate ca aci într'un mănunchiu strâns legate. D. S.

Informaţii — Noutăţi

VAPORUL FĂRĂ ECHIPAJ. — Nu e o noutate pentru nimeni experienţele care se fac de mult *aiurea* cu avioane şi vapoare fără echipaj, care evoluiază fără pilot şi fără comandant. Comenzile se dau fie de la uscat, fie de pe un alt avion sau bastiment.



La ultimele manevre americane de la San Diego (California) distrugătorul *Stoddert* a fost înzestrat cu asemenea aparate şi a servit drept ţintă altor vase şi avioanelor, şi a executat mişcări care nu s'au mai văzut la nici una din experienţele de acest gen de până acum.

Comenzile se dau de pe vasul *Perry,* de la un aparat nu mai mare ca o maşină de scris. Foarte disciplinat *Stoddert* a executat toate mişcările ordonate doar prin o apăsare pe o anumită clapă.

Mai întâi s'a pus în mişcare la început cu şase mile, apoi cu douăzeci şi în urmă cu toată viteza, adică douăzeci şi şase.

La o altă apăsare de pe *Perry, Stoddert* a pus cârma banda şi a făcut un rondou complet.

Intr'un moment dat, din cauza vreunei zguduituri probabil, aparatul de recepţie s'a deranjat. *Stoddert* a s'opat pe loc şi sirena a început să dea semnale de alarmă. O barcă cu marinari specialişti acostară, repararå deranjamentul şi manevrele au reînceput.

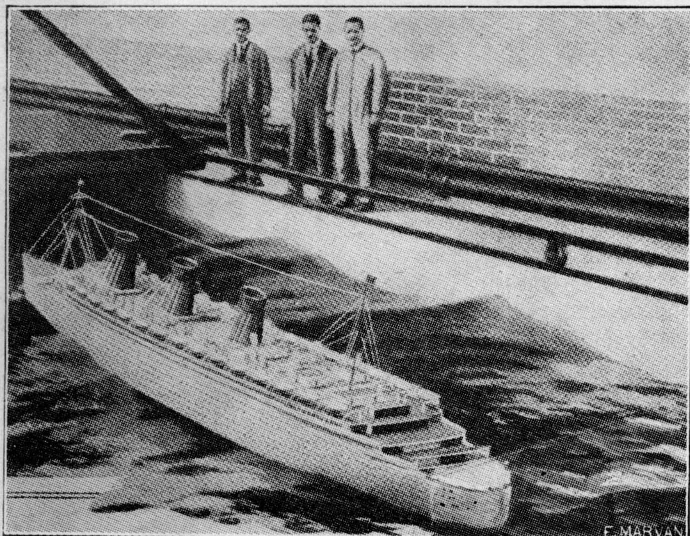
La o altă apăsare dela transmiţător, proectoarele au început să se aprindă, nu ştim pentru care ochi.

Pentru ca vreo bombă să nu pătrundă prin coşuri, acestea au fost înzestrate cu apărători metalice.

MAREA FURTUNOASĂ IN MINIATURĂ. — Marile şantiere navale sunt înzestrate cu o sală de modele unde, între altele, se fac experienţe cu modele de lemn sau de ceară, spre a se putea transpune în „carne şi oase" adică în oţeluri, noile forme eşite din calculele migăloase ale inginerilor navali.

Vasul miniatură se „lansează" într'un bazin în care, aparate speciale măsoară deplasamentul, rezistenţa apei, etc.

La un mare şantier naval s'a introdus acum ceva nou : bazin cu valuri şi furtuni ! Odată miniatura introdusă, furtuna artificială începe, creşte până ajunge la ciclon, valurile devin din ce în ce mai de... Atlantic şi vasul se zbate ca pe ...furtuni, mergând cu toată



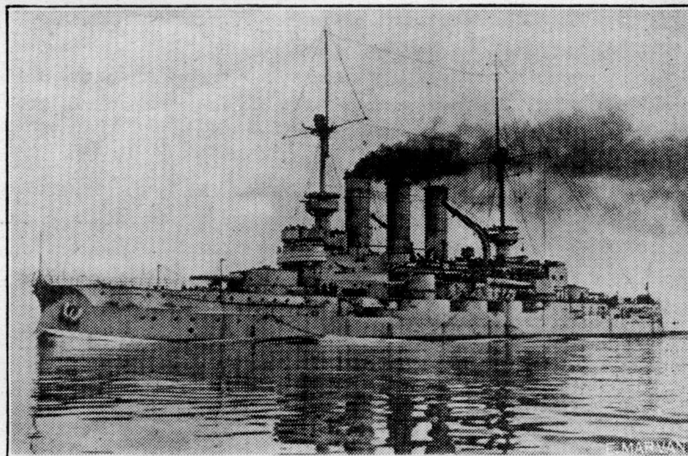
viteza. Aparate electrice înregistrează efectul valurilor şi experţii trag concluzii, fac modificări, înainte de a începe construcţia vasului real şi a-l lansa la apă.

DIN FLOTA GERMANĂ. — Se ştie că tratatul dela Versailles a oprit marina de război germană de a mai avea submarine, iar ca nave de suprafaţă a mărginit'o la :

6 chiurasate de tip predreagnouth, unităţile de înlocuire a acestora nedepăşind 10.000 în artileria 280$^{m}/_{m}$, în plus 2 chiurasate de rezervă, acordate de conferinţa ambasadorilor ; 6 crucişetoare, unităţile de înlocuire după 20 ani de serviciu nedepăşind 6000 tone, plus 2 de rezervă, 24 torpiloare, limita de vechime 15 ani, iar navele noi de înlocuire, nedepăşind 800 tone pentru 12 torpiloare mari şi 200 tone pentru celelalte 12 mici.

Germania a oprit din fosta marină imperială opt chiurasate, patru din clasa *Braunschweig* şi patru din clasa *Deutschland,* nave de 12—13.000 tone, cu artilerie principală IV-280 şi secundară XIV-150 construite între 1902—1906.

Când s'a pus chestiunea înlocuirii navelor uşoare ajunse la limita de vechime au construit în limitele impuse de tratat 12 mari torpiloare de 800 tone clasele *Möwe* şi *Jetis,* precum şi şase crucişetoare, *Emden* de 5.400 tone şi *Koenisberg, Karlsruhe, Koeln* şi *Leipzig* de 6.000 cu IX-150, IV-88 AA, VIII-37, XII M, XII T. 500 Diesel de crucieră şi turbine pentru mersul cu toată viteza.



Crucişetorul „Hannover".

Toate aceste nave au fost foarte reuşite stârnind admiraţia străinătăţii.

In 1928 însă s'a pus problema mai arzătoare a înlocuirii vechilor chiurasate şi după lungi discuţii Reichstagul a aprobat fondurile pentru construcţia unui chiurasat de 10.000 tone, a cărui date au fost ţinute secrete până la lansare.

Acesta este faimosul *Ersatz-Preussen,* numit apoi *Admiral-Scheer* şi lansat însfârşit sub numele de *Deutschland în 1930.*

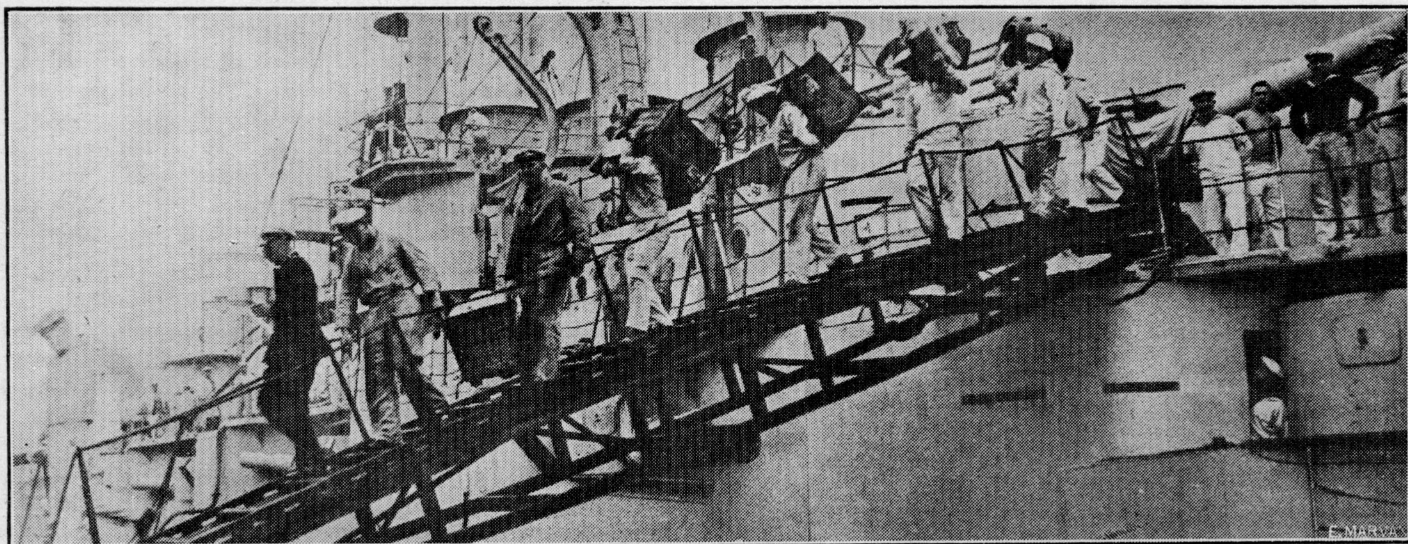
In limita celor 10.000 tone îngăduite, marinarii şi technicienii germani au reuşit să facă o unitate capabilă să se măsoare cu nave având un tonaj de două ori mai mare. In viteză nu e întrecut decât de crucişetoarele de bătălie engleze şi japoneze.

S'au întrebuinţat oţeluri speciale, sudură electrică în locul nituirii, câştigându-se astfel 1000 tone. Nava are motoare Diesel ce-i dau o viteză de 26 mile pe oră, iar rază de acţiune 10.000 mile cu 20 noduri.

Artileria e compusă din VI-280 în două turele triple, VIII-150, IV-88 AA., VII M. şi IV T. 500. Bătaia maximă ar fi 30.000 m. şi se ştie de la Jutland efectele pieselor germane de 280 chiar asupra unor nave superior armate şi protejate. Preţul e socotit la 80 milioane de mărci.

In 1929 vechiul *„Preussen"* a fost dezarmat şi demontat iar acum în urmă ministerul Reichswehrului a ordonat dezarmarea lui *Hannover, Deutschland* fiind aproape gata de intrare în serviciu.

Hannover la fel cu *Schlesien* face parte din programul 1905, refon-



Dezarmarea crucişetorului „Hannover".

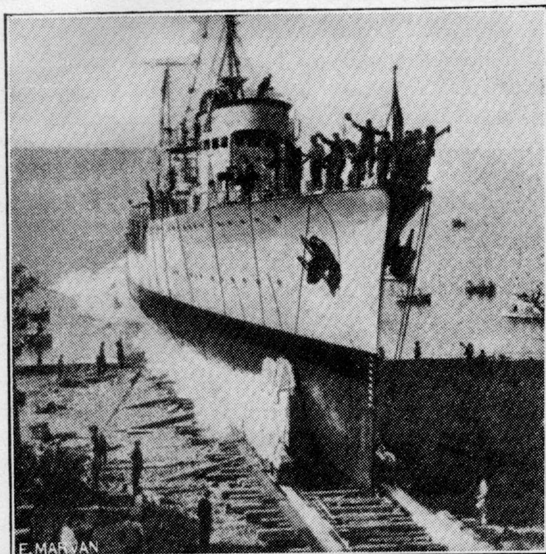
dat în 1920 şi 1929—30, era pus la curent cu ultimele perfecţiuni ale technicei, ca dealtfel şi celelalte chiurasate germane.

Deşi „Oficiul Naval" din Berlin a voit să înfăţişeze evenimentul ca datorit intenţiunilor sale pacifice, cercurile navale franceze, n'au fost prea entuziasmate. Ii şi amintesc de apropiata intrare în serviciu a lui *Deutschland*, şi de punerea în construcţie, anunţată de guvernul german, a încă trei unităţi de acelaş tip.

Deşi, actuala situaţie financiară a Germaniei nu pare să permită un atare efort, numai astfel se explică repetatele cereri de fonduri de către ministerul Marinei Franceze pentru construirea unui crucişetor chiurasat de 23.000 tone spre a putea fi cu succes opus noului chiurasat german.

C. B.

LANSAREA UNUI DISTRUGĂTOR TURC. — La Riva Trigoso, a avut loc de curând lansarea unui nou distrugător destinat Marinei Otomane.



Face parte din cele 4 unităţi comandate 2 la Ansaldo, în 1929 şi 2 la Cantiere del Tirreno în 1930. Seamănă mult cu tipurile Dardo şi Freccia construite în aceleaşi şantiere pentru marina italiană.

Caracteristicele sunt: lungimea între p. p. 98 m., lăţimea în afara osaturei 9.40 m., pescaj 2.90 m., deplasament 1350 t., viteza contractuală 38%., forţa în cai a maşinei 45.000, raza de acţiune 3.500% cu 15 noduri.

Armamentul e compus din IV-120/50 în patru platforme, două la prova şi două la pupa, IV M. aa. şi VI T. 533.

Primul din aceste distrugătoare, *Kocatepe*, a fost lansat la *Sestri Poneute*, în ziua de 7 Februarie 1931, urmat la scurt interval de fratele său, *Adatepe*. Navele au fost lansate în stare de navigaţie, cu toate maşinile montate, însă fără armament.

De observat viteza mare, ce probabil va fi depăşită la probe. Vor forma un puternic şi omogen grup de exploratoare şi vor fi de mare folos Marinei Otomane lipsită până acum de acest tip de nave.

Reamintim că Turcia mai are în construcţie în şantierele italiene 4 submarine şi 6 masuri, unele din ele deja lansate şi în curs de terminare.

C. B.

PORTUL ZUNGULDAC. — Importanţa portului *Zunguldac* ca port pentru umplerea buncherilor de cărbuni ale vaselor este în continuă creştere. In anul 1930 producţia de cărbuni se cifrează la 1.600 000 tone contra 1.460.000 tone în anul 1929. Din această cantitate nu mai puţin de 260.000 tone au intrat în buncherii vaselor (în 1929 numai 137.000 tone) (Die Freie Donau, 15 Sept. 1931).

PORTUL FRANC SALONIC. — Cercurile greceşti observă cu îngrijorare că mişcarea mărfurilor în zona generală a portului franc *Salonic* este în continuă descreştere pe când mişcarea în zona jugoslavă a aceluiaş port se află pe o ramură ascendentă. De aceea se proiectează o mărire a zonei generale şi înzestrarea ei cu echipament nou. In acest scop va fi nevoie de un împrumut de 15—20 milioane drahme (34—45 milioane Lei). (Die Freie Donau, 15. Sept. 1931).

TRATAT DE COMERŢ. — In urma unui acord, între guvernul Helenic şi guvernul Român, noul tratat de comerţ, Greco-Român, a cărei semnare a avut loc la Bucureşti, va fi pusă în vigoare prin o hotărâre a Consiliului de Miniştri al celor două ţări, fără a se mai aştepta ratificarea parlamentelor. Schimbul de ratificări al noului tratat va avea loc ulterior.

PESCAJUL AUTORIZAT IN CANALUL DE CORINT. Serviciul de întreţinere al canalului de Corint, a stabilit ca toate lucrările de întreţinere ale canalului de Corint, să se facă în fie care Joi de la 6 dim. până la 8 seara.

In aceste ore canalul va fi închis pentru navigaţie.

In urma dragajelor făcute vasele vor putea trece prin canal cu un pescaj de 24 picioare. Trecerea vaselor cu un pescaj superior va depinde de înălţimea reflucsului.

Căpitanii vaselor care se găsesc în aceste din urmă condiţiuni trebueşte ca înainte de trecere să ceară lămuriri prin radio la serviciul de întreţine al canalului.

LUCRARILE COMITETULUI DE MĂSURARE DE VASE MARITIME AL SOCIETĂŢEI NAŢIUNILOR. — In reuniunea recentă, dela Folkestone Comitetul Technic de măsurare maritimă, constituit de organizaţiunea de tranzit şi comunicaţie a Soc. Naţiunilor, a aprobat textul final al proectului de regulament internaţional, relativ la măsurarea vaselor. Acest proect care are de scop de a evita deosebirile de calcul, relativ la tonaj între diversele naţiuni, va fi supus guvernelor ţărilor maritime, pentru a se asigura în viitor o codificare uniformă a regulelor măsurătorilor.

Comitetul a hotărât, deasemenea, un tip uniform de certificat de tonaj, formule uniforme de măsurătoare şi a decis măsuri tranzitorii pentru reînoirea măsurărei la oarecari epoce a bastimentelor existente.

NAVIGAŢIA IN INTERIOR A GERMANIEI: Se constată un însemnat surplus de vase fluviale peste necesităţile pieţei. In consecinţă nu se construesc de loc vase noi şi şantierele fluviale suferă. Un proprietar de şantier face propunerea că armatorii să profită de aceste timpuri de relativă linişte pentru a moderniza vasele lor, cum ar fi schimbarea fundurilor de lemn contra altora de tablă, înlăturarea santinei ascuţite la prova şi la pupa, transformarea pupei şi a cârmei. Toate acestea ar avea drept urmare o micşorare a rezistenţei vaselor remorcate şi prin aceasta ar fi amortizate după câtiva ani. Pe de altă parte situaţia şantierelor ar fi uşurată prin executarea acestor lucrări. (Zeitschr. f. Binnenschiffahrt Juli-August 1931).

APARAT DE SIGURANŢĂ: Cu ocazia expoziţiei nautice de la *Kiel* a fost expus un aparat nou de semnalizare, care arată în mod automat dacă apa a pătruns în corpul vasului. Avertizarea se face printr'un semnal cu clopotul sau cu sirena şi prin lumina. Acest aparat nou, numit „Signal-Apparat Aqua" este produs în diferite tipuri, atât pentru vase obişnuite cât şi pentru cele cu un număr variabil de despărţituri etanşe. (Zeitschr. f. Binnenschiffahrt Juli-August 1931).

DAREA DE SEAMĂ A SOCIETĂŢII RHEIN-MAIN-DONAU A.G. — Din darea de seamă pe 1930 a acestei societăţi, care se ocupă cu crearea drumului navigabil de la Rhin la Dunăre, trecând prin fluviul Main, spicuim următoarele: Iarna 1929/30 a trecut fără nici o stinjenire a circulaţiei din cauza gheţurilor şi în cursul iernei 1930/31 perioada de ghiaţa a fost numai foarte scurtă. Cu toate acestea spărgătorii de ghiaţă existenţi au adus servicii foarte însemnate. In cursul anului 1930 un total de ca. 950 trenuri de re-

morcă cu 2800 şlepuri şi 1250 vase izolate au trecute prin ecluzele de la *Kachlet*. Navigaţia pe Dunăre este în continuă creştere în ultimul timp. Crearea unei instalaţii de semnalizare şi de luminat pentru timpul nopţii face posibilă utilizarea ecluzelor de la *Kachlet* timp de 24 ore pe zi şi s'a dovedit a fi o mare înlesnire pentru navigaţia fluvială. Regularea Dunării a obţinut pretutindeni o adâncime a canalului navigabil între *Vilshofen* şi *Regensburg* de 1.60 m. cu apele mici. Regularea canalului navigabil al Dunării cu apele mici continuă. In cursul anului 1930 centralele electrice ale societăţii, aflate în exploatare, anume centralele din *Kachlet, Viereth, Untere Mainmühle, Obernau, Kleinwaszstadt* şi *Klingenberg* au produs un total de 214 milioane kilowatt-ore, contra 190 milioane în cursul anului precedent. (Zeitschr. f. Binnenschiffahrt, Juli-August 1931).

CONSULTAŢIUNI MEDICALE IN MARE PRIN T. F. F. — Graţie unei deciziuni a d-lui Guernier, Ministrul Poştelor, vasele dela larg neprevăzute cu un Medic, pot dela 1 Septembrie, să ceară consultaţiuni medicale prin T. F. F. la Staţiile costiere: le Havre radio, Saints Maries de la Mer radio şi Bordeaux port radio.

Aceste consultaţiuni medicale, sunt date gratuit pe calea de radio, în cel mai scurt timp posibil.

O astfel de iniţiativă face onoare d-lui M. Guernier, care reprezintă, de mult timp, regiunea maritimă în Parlament, dând încă o probă de dorinţa ce are de a contribui la îmbunătăţirea condiţiunilor vieţii marinarilor.

E de notat, deasemenea, pe de altă parte că acest serviciu a putut fi organizat graţie concursului, benevol, al Medicilor regiunilor interesate.

MODERNIZAREA FARULUI DELA PLANIER (MARSILIA). — Guvernul Francez, hotărând modernizarea farului de pe litoralul său din Mediterana a şi dispus ca vasul technic al Serviciului de Poduri şi Şosele Maritime, *Adolphe Guerard*, să transporte materialul necesar pentru lucrările din insula „Planier".

Lucrările s'au început în cursul lunei Septembrie curent, şi constau din schimbarea complectă a maşinăriilor farului şi transformarea lui într'un far modern înzestrat cu aparate electrice şi de radio corespunzând ultimelor exigenţe technice.

Radio-farul va fi verificat şi astfel aranjat încât să i se permită funcţionarea în aşa condiţiuni încât să nu-i lipsească nimic pentru satisfacerea cerinţelor navigatorilor.

Sirena de ceaţă, care se găseşte în prezent în legătură directă cu doi compresori de aer, se va pune în marş printr'un sistem de desprindere automat.

Totul va fi revăzut şi refăcut ca nou. Intreg materialul modern şi simplificat, cu care farul este dotat, face onoare administraţiei farurilor şi balizajelor. In acelaş timp se va lucra şi pentru îmbunătăţirea farurilor importante depe coastele Algeriei şi Tunisului.

PROBE DE STABILITATE. — In cursul lunei Septembrie, o comisie compusă din un inspector de Navigaţie, un inginer şi un expert al Biuroului Veritas, a procedat la încercările de stabilitate, conform recentelor instrucţiuni primite dela Ministerul Marinei Comerciale Franceze.

Aceste măsuri de siguranţă au fost luate ca urmări a catastrofei lui *„Saint Philibert"*.

Aceste încercări, au fost făcute la bordul bărcilor şi bastimentelor, de diferite tonaje, cari iau pasageri pentru Chateau d'If, Planier şi alte locuri de plimbări. Pe unele ambarcaţiuni s'a micşorat numărul de îmbarcare al pasagerilor.

CORESPONDENŢĂ DE LA GURA DUNĂRII. — Vaporul poştal „Assunzione" al Societăţei italiene *Sitmar* se află în portul Sulina sub reparaţie. Vaporul grec *Kassos* a luat o mascadă şi s'a traversat la mila 7. Vasele ce veneau în urmă au fost nevoite să întorcă. *Assunzione* care urma la o distanţă mică, făcând manevra de întoarcere şi-a rupt suportul cârmei şi a îndoit cârma şi pana ei. Neputând pleca aşa pe mare fiind în imposibilitate de a guverna, face la Sulina o reparaţie provizorie după ce a alimbat pupa, aşa ca elica să fie vizibilă în întregime. Suportul cârmei se va sprijini prin întărituri de corpul vasului până la nivelul axului elicei. Reparaţia definitivă se va face în Italia.

*

In Octombre, vaporul *Jugoslavia* sub pavilion Jugoslav, în timpul manevrei de întoarcere în portul Sulina, a lovit cu tabloul draga *Percy Sanderson* a Comisiunei Europene a Dunării. El însuşi a avut avarii la cârmă, însă poate pleca astfel. Vasul e reţinut de Comisiune până la depunerea unei garanţii echivalente cu suma daunelor produse. Draga a plecat la Galaţi în reparaţie. Vaporul avea de completat caric în port şi în radă; lungimea lui e de 410 picioare.

*

Adâncimea minimă la bara Sulinei se menţine la 25 picioare engleze.

*

Taxele de navigaţie sunt neschimbate de câţi-va ani, fiind stabilite în franci-aur. Vasele pot plăti în moneta pavilionului taxele, pe baza tonajului de registru net. Când o monedă scade, cum a fost lira sterlină în ultimul timp, evident că cel ce plăteşte în lire sterline va trebui să plătească pentru un număr dat de franci-aur un număr mai mare de sterline. Obligaţiunea plăţei în franci-aur existând de mai mulţi ani, afirmaţiunea că s'au majorat taxele nu corespunde realităţei.

Singura realitate este deprecierea lirei sterline, a cărei valoare nu mai corespunde aurului. Momentan se percep pentru 100 franci-aur, 5 lire sterline, pe câtă vreme înainte, ea s'a menţinut la 3,19 lire sterline pentru 100 franci-aur. Suta de franci-aur cerând acum un număr mai mare de lire sterline, e evident că taxa de navigaţie reclamă mai multe lire sterline ca în trecut.

In ziua de 15 Octombre a sosit din Odessa o barcă cu opt persoane, plecate din Sulina şi Leti în 1918 şi 1926. Pasagerii sunt sub pază sanitară şi poliţienească.

*

Lucrările sesiunii plenare de toamnă a Comisiunii Europene Dunărene, au avut loc la Galaţi.

Comisiunea constatând că din cauza fluxului mare de ape din primăvara trecută şi a depozitelor de aluviuni dinspre braţul Stari Stambul, adâncimile dela gura actualului canal aveau o tendinţă de micşorare, s'a luat hotărîrea prelungirii digurilor cu 1.100 picioare.

Aceste lucrări vor forma obiectul campaniei anului viitor şi vor începe chiar în primăvară.

Pe de altă parte C. E. D. a votat un credit special pentru micşorarea treptată a depozitelor aduse de braţul Stari Stambul. In acest sens, se vor face lucrări de obstruare înceată cu titlul de experienţă, întrucât urmează să se vadă mai întâi cari sunt efectele acestei lucrări asupra localităţilor din apropierea braţului Stari Stambul şi în deosebi asupra Vâlcovului.

LEGĂTURA DANZIG-DUNĂRE-MAREA NEAGRĂ. — Polonia are o uşă deschisă la Marea Baltică, acum luptă să-şi deschidă o fereastră şi la Marea Neagră. Până la realizarea unui canal de legătură Vistula-Dunăre — oferă o viitoare colaborare românopoloneză — vecinii noştri caută să-şi croiască drumuri comerciale spre Orient prin tarifuri unitare, stăruind pentru construcţia podului Giurgiu-Rusciuc.

Fără să intrăm încă în discuţia acestor probleme comerciale, care interesează în cel mai înalt grad economia noastră naţională, trebue să remarcăm cu admiraţie metoda de propagandă utilizată de polonezi.

D-nii: Dr. Wieczkowski şi Zipper plecaţi din Danzig, vin în România, ţin conferinţe la Bucureşti şi la Giurgiu pentru a lumina şi convinge opinia publică românească de importanţa intensificărei legăturilor comerciale între Polonia şi România, dovedind necesitatea unui pod pe Dunăre între Giurgiu-Rusciuc.

NAVIGAŢIA PE DUNĂRE A BULGARIEI. — In comparaţie cu anul 1930, navigaţia fluvială bulgară a primului semestru al anului corent înregistrează o descreştere de 10%. In total au intrat 5320 de vase în porturile dunărene ale Bulgariei şi 5294 vase le-au părăsit. Cantitatea mărfurilor importate pe această cale se cifrează la 59155 tone, iar aceea a celor exportate la 113.947 tone. Un număr de 19.951 pasageri au părăsit porturile bulgare şi un număr de 20.056 pasageri au intrat în ele. (Die Freie Donau, 15. Sept. 1931).

NAVIGAŢIA PE DUNĂRE A JUGOSLAVIEI. — Cu toată mărirea reţelei, Navigaţia fluvială a Statului jugoslav a avut de înregistrat în primul semestru al anului curent o descreştere însemnată. Numărul şlepurilor încărcate a căzut de la 1157 în primul semestru al anului 1930 la 994, adică cu 14%. Volumul transporturilor exprimat în tone-kilometri a fost redus de la 277.550.000 la 196.460.000 sau cu 30%. (Die Freie Donau, 15. Sept. 1931).

ECOURI. — Cercurile financiare, precum şi şantirele dunărene din Ungaria, Cehoslovacia, Austria şi Germania, cari obişnuiau să acorde credite pe termene lungi pentru construcţii şi reparaţiuni de remorchere şi şlepuri, discută dispoziţia generală de a nu mai face astfel de operaţiuni pentru vasele înscrise la Căpităniile de Porturi din România.

Băncile care finanţau lucrările motivează această măsură prin faptul că, în România, instanţele de *Prize de Răsboi* funcţionează încă şi efectuiază capturi, aşa că planează nesiguranţa asupra vaselor în chestiune.

Faţă de această situaţie, starea de fapt a proprietăţei navelor în România se crede că nu este destul garantată, întru cât după 12 ani de la războiu se menţin încă măsuri excepţionale.

MIŞCAREA IN PORTURILE ROMÂNEŞTI. — Cererile de cereale din partea streinătăţii au fost foarte variabile, şi tocmai după 15 Octombrie s'a arătat un interes mai mare pentru tranzacţii.

In primul moment, cereri mai susţinute, s'a făcut de piaţa Franceză şi Belgiană. După toate probabilităţile se crede că, cererile se vor intensifica de către ţările importatoare, întrucât ultimele ştiri arată că recoltele sunt compromise, astfel că se poate spera în impuri mai bune. Dacă exportul maritim se manifestă slab, în schimb un fapt îmbucurător se întâmplă la traficul pe cursul superior al Dunării.

După scăderea observată în cursul lunei Septembrie, o nouă activitate s'a manifestat în cursul lunei Octombrie, cu tendinţe de urcare. Nu este exclus ca această activitate să crească în mod simţitor în vederea apropierii timpului rău. In special, cursele Viena şi Rechensburg sunt active, căci prin ele pornesc mari cantităţi de grâu şi porumb vechiu.

Această activitate a adus şi o uşoară urcare la navluri, astfel că până la Viena se plăteşte 4500—5000 lei, de vagon; iar pentru şlepurile afectate ca deposit, în capacitate până la 750 de tone, 500 lei; iar peste 1000 tone 800—900 lei zilnic.

Preţul grâului este în creştere, al porumbului este ferm, oarzele şi secara în uşoară creştere; iar fasolea începe a deveni căutată.

Pentru produsele petrolifere, situaţia este staţionară, tranzacţiile sunt normale, preţurile slabe.

DE LA INSPECTORATUL PORTURILOR. — Am primit la redacţia revistei cele două lucrări anuale de statistică întocmite de Inspectoratul General al Navigaţiei şi Porturilor: *Raport de mişcarea Porturilor şi Lista de navale comerciale.*

Aceste două volume trebue să fie consultate de toţi cei cari au nevoe de cunoştinţi şi date în legătură cu navigaţia şi comerţul românesc pe apă.

Odată cu aceste două lucrări am primit şi o foarte interesantă colecţie de instrucţii întocmite de d-l C. C-dor T. Mihuţu Insp. Gen. pentru siguranţa navigaţiei şi a vieţei pe apă. Acest material instructiv va servi pentru întocmirea unei viitoare legislaţii maritime şi fluviale.

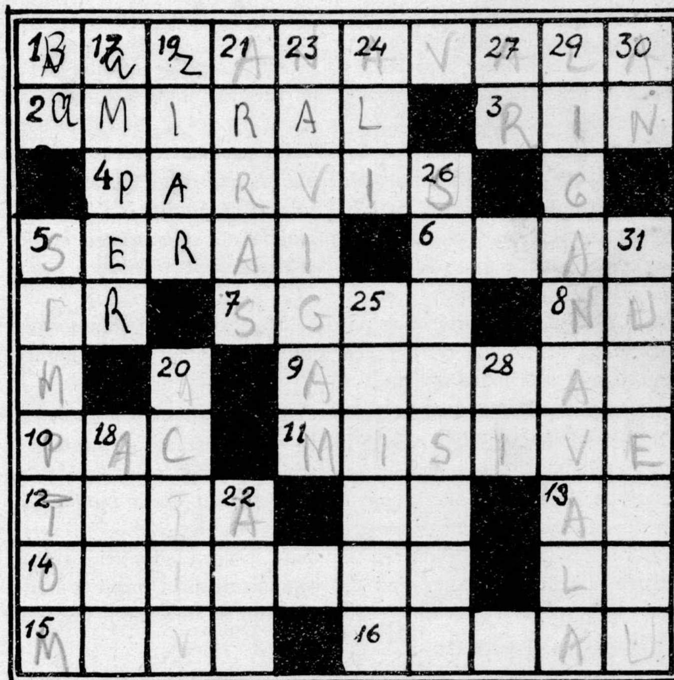
JOCURI DE MARINĂ ŞI DE GEOGRAFIE

Problema I

Cuvinte încrucişate

de TIMONIER

Orizontal: 1) Necesitate imperioasă pentru marina de război. 2) Grad înalt în erarhia marinărească. 3) Fluviu în Europa. 4) La orice templu. 5) In palatele sultanilor. 6) Felicitat. 7) Iniaţiale cunoscute. 8) Negaţie. 9) Medicament. 10) Anagrama cuvântului



cap. 11) Scrisori. 12) Joc naţional. 13) Notă muzicală (inv.). 14) Marinari naţionali. 15) Anagrama cuvântului aule. 16) Oraş în Franţa.

Vertical: 1) Negaţie. 5) Fenomen medical. 17) Măsură de electricitate. 18) Generator electric. 19) Organ de presă. 20) Nervus rerum. 21) Oraş în Franţa. 22) La joc de cărţi. 23) Mergeam pe mare. 24) Turc. 25) Numire pe franţuzeşte la saula ce ridică pânza. 26) Ce arată o idee. 27) Lucrez pământul. 28) Plantă textilă. 29) Organizaţie de propagandă marinărească. 30) Timp. 31) Aparat electric.

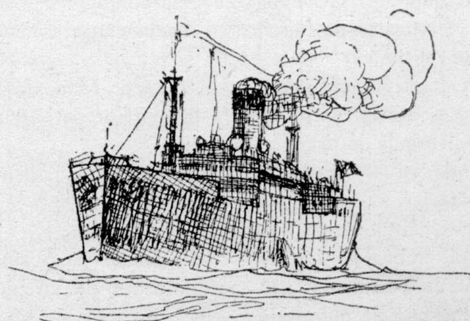
Notă. Colaborările la această rubrică trebue să îndeplinească următoarele condiţiuni:

1) Să aibă schiţele îngrijit desenate în tuş.

2) Să conţie *numiri marinăreşti* sau *geografice* în legătură cu marina,

3) Să ocupe un spaţiu cât mai mic şi să rămâe totuşi citeţ.

In numărul viitor vom publica condiţiile concursului de jocuri, care începe cu problema de faţă.



POŞTA LIGEI NAVALE

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, simţind nevoia de a se reorganiza pentru o mai largă desvoltare şi propăşire, urmează să ţină în toamna acestui an o adunare generală pen'ru schimbarea unor articole din Statute, cari s'au dovedit că îngreuiază funcţionarea societăţii noastre.

Pentru opera naţională începută, având nevoe de bunavoinţă, concursul şi devotamen'ul membrilor Ligii Navale, simţim de a noastră datorie să vă punem în curent cu cele ce voim a realiza, rugându-vă călduros a ne trimite, în scris, părerile şi sugestiile D-Voastre, asupra tuturor chestiunilor cari ar intra în sfera de activitate a Ligii Navale Române.

Până la o expunere mai largă în acest scop, ne grăbim a vă înainta din vreme o schiţă, numai, din programul de activitate ce ne propunem a înfăptui.

1. *Chestiunea Sediului Ligii*; 2. *Chestiunea unei Reviste a Ligii*; 3. *Chestiunea expoziţiei şi a Muzeului Naval*; 4. *Chestiuni de propagandă şi colaborare*; 5. *Chestiunea Cercetaşilor de apă*; 6. *Chestiunea Şcolilor, Salvărei şi Canotajului*; 7. *Chestiunea sprijinirei comerţului pe apă*; 8. *Chestiunea drepturilor membrilor Ligii*; 9. *Chestiunea fondurilor.*

Liga Navală roagă stăruitor pe d-ni Membri rămaşi în urmă cu cotizaţia să achite din restanţă cel puţin pe ul'imul an de oarece urmează a li se trimite revista.

O LĂMURIRE CE TREBUE SĂ O REPETĂM IN FIECARE NUMĂR AL REVISTEI NOASTRE.— Din neştiinţă — sau chiar cu rea credinţă — se comentează adesea chestiunea colectărei, prin subscripţie publică, a unei sume de bani pentru *Flota Naţională*, încă din anul 1914.

Opinia publică trebue mereu luminată asupra situaţiei aces'ui fond. In mai multe rânduri s'au dat comunicate prin presă arătându-se care este adevărul. Dar n'a fost de-ajuns. Intrebarea persistă încă şi azi.

Ce s'a făcut cu suma aduna'ă în 1914?

Din suma de 2.985.189 lei s'a vărsat, la 9 Iulie 1914, un milion franci aur *Casei Schneider*, din Franţa, pentru construcţia unui *submarin*. Intervenind războiul mondial, submarinul nostru a fost rechiziţionat de către Marina Franceză. Suma a fost reţinută de şantierul francez, pen'rucă Ministerul Armatei noastre a făcut în acea vreme mari comenzi de muniţii şi material de război la Casa Schneider.

Chestiunea este încă în litigiu.

Restul sumei, adică 1.929.969 lei, se află în numerar la *Casa de Depuneri* pe numele Ministerului Armatei.

Acesta este adevărul pe care suntem nevoiţi să-l repetăm în fiecare lună.

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ în scopul de a desvolta sportul nautic şi a îndruma, pe amatori şi cercetaşii de apă, a deschis un concurs, acordând un premiu de 10.000 lei, pentru cea mai bună scriere ca manual pentru amatori.

Lucrarea, trebue scrisă pe înţelesul tuturor, într'o formă uşoară şi agreabilă, fără a intra în amănunte technice, de oarece nu se adresează specialiştilor, ci amatorilor.

In trăsături generale, lucrarea, trebue să conţină:

1. Noţiuni de construcţia bărcilor cu lopeţi, pânze şi motor.
2. Elemente de matelo'aj.
3. Vâslirea, manevra cu pânze pe fluvii şi pe Mare.
4. Manevra şi descrierea pe scurt a motoarelor de bărci.
5. Lumini şi reguli de drum pe apă.
6. Noţiuni de salvare, instrucţii, sfaturi marinăreşti, pentru navigatorii începători.
7. Păstrarea şi întreţinerea bărcilor.

Manuscrisul, trebue să fie scris citeţ; numai pe o singură pagină; semnat cu pseudonim sau motto, însoţit de un plic sigilat, care să conţină numele autorului.

Manuscrisul, premiat, rămâne proprietatea Ligii Navale, care-şi rezervă dreptul de a face modificări la imprimarea cărţei, şi care nu trebue să fie mai mare de 8 coale de tipar.

Manuscrisele, însoţite de plicuri cu numele autorilor, se primesc până la 1 Ianuarie 1932 la *Sediul Ligei Navale Române din Str. Aristide Briand (Fostă Regală) No. 16 Bucureşti.*

—xxx—

T A B L O U

De mişcarea pe apă a României în cursul anului 1930 cu vase fluviale, pe categorii de pavilioane, numeric, precum şi pe categorii de mărfuri încărcate şi descărcate în tone greutate.

Pavilionul vasului	Vase				Mărfuri în tone greutate			
	Numeric		Tone registru		Cereale		Diverse	
	Intrate	Eşite	Intrate	Eşite	Intrate	Eşite	Intrate	Eşite
Român	9.263	8.701	2.631.873	2.589.769	812.135	79.875	830.610	106.728
Austriac	593	439	201.856	178.868	47.276	38.014	44.804	109.250
Bulgar	110	237	11.494	19.253	11.883	1.594	5.132	21.426
Bavarez	17	227	6.957	87.162	—	12.221	3.131	106.761
Belgian	159	187	77.093	85.901	71.718	69.366	3.772	21.828
Ceho-Slovac	263	130	75.359	44.191	14.176	18.895	33.894	14.829
Englez	12	88	4.865	31.306	4.988	1.214	1.195	45.361
Elveţian		8		2.761				4.848
Francez	220	234	93.765	102.241	102.863	84.868	18.532	30.817
Grec	358	330	180.865	159.945	210.408	175·616	508	2.879
German	99	221	40.060	95.043	35,455	33 937	26.453	78.270
Italian	25	24	13 827	11.598	13.570	9.555	—	709
Iugo-Slav	341	419	281.524	191.165	137.252	4.040	4.116	207.996
Olandez	82	171	34.396	60.303	12.591	6.844	4.830	79.750
Turc		18		2.034				4.481
Ungar	310	212	117.305	85.483	51.743	33.687	33.089	61.181
Total	11.853	11.676	3.771.219	3.746,835	1.526.089	1.289.635	1.010.017	1.858.261

INTRAŢI		EŞIŢI	
Pasageri	823,651	Pasageri	813.586
Bovine	172	Bovine	39
Ovine	1.217	Ovine	9.429
Cai	48	Cai	30
Păsări	6.780	Porci	6

T A B L O U

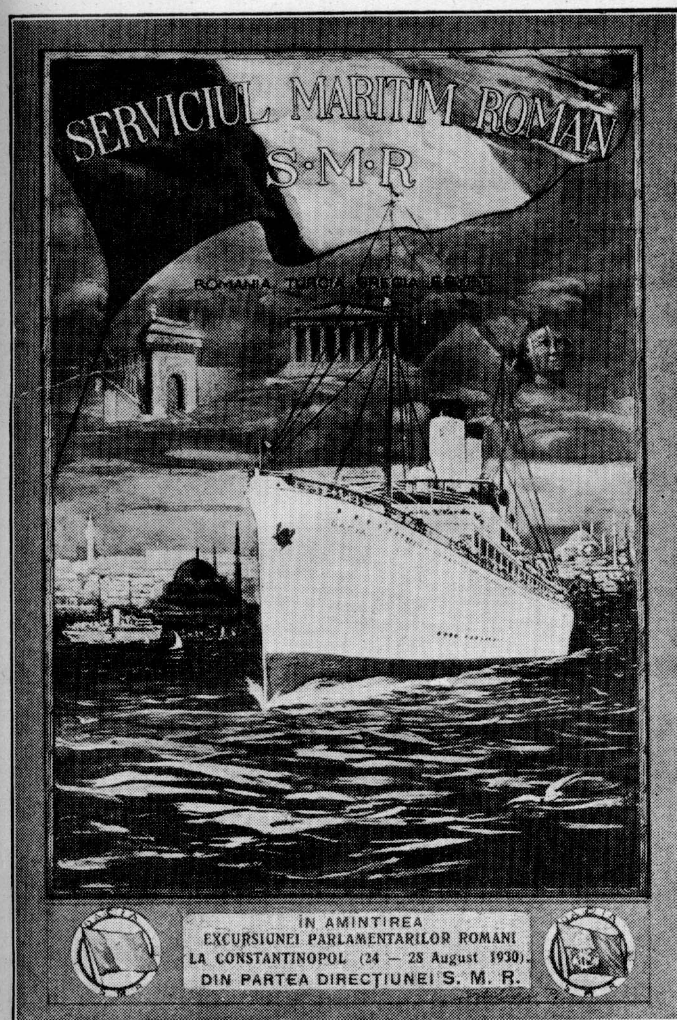
Cu vase maritime pe categorii de pavilioan, numeric şi în tone de registru, precum şi pe categorii de mărfuri încărcate şi descărcate în tone greutate.

Pavilionul vasului	Vase				Mărfuri în tone greutate		
	Numeric		Tone registru		Diverse cereale		Diverse
	Intrate	Eşite	Intrate	Eşire	Intrate	Eşite	Eşite
Român	194	299	209.384	409.911	44.169	155.211	319.139
American	33	48	142.074	181.687	7.590	444	69.111
Bulgar	6	2	6.327	1.462	1.690	340	17.078
Belgian	3	15	9.965	57.941	3.277	19.203	47.153
Danez	12	31	24.956	80.385	4.614	51.168	24.764
Englez	151	500	366.466	1.356.413	57.402	869.284	717.121
Egiptean	33	45	61.949	109.894	13.513	2.9[illegible]7	102.411
Francez	67	149	166.985	323.481	7.826	70.990	151.061
Firlandez		9		29.175			44.827
German	63	135	165.384	351.172	40.148	94.305	204.251
Grec	37	480	37.398	1.033.847	35.256	712.911	248.962
Italian	279	689	756.326	1.898.631	71.974	705.312	812.950
Iugo-Slav		62		186.900		156.020	1.091
Lituanian		1		2.634		4.436	
Norvegian	27	141	65.178	344.234	14.434	198.992	225.205
Polonez		15		9.535		4.052	6.405
Peruvian		2		2.329			3.753
Spaniol		5		12.813		4.405	16.227
Suedez	14	51	30.506	117.158	2.774	34.692	28.475
Turc	8	56	2.519	41.244	592	13.18[illegible]	30.352
Ungar		9		32.952		17.103	
Total	958	2892	2.211.289	7.056.730	312.730	2.307.189	3.261.114

INTRATI		EŞITI	
Pasageri	8.893	Pasageri	6.888
		Bovine	1.243
		Ovine	5.122
		Cai	62

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

Adr. Télégr. : SEMERE BUCAREST



ITINERARIUL

Liniei Constanţa — Istanbul

Sub rezervă de modificări fără aviz prealabil

VAPORUL	**Constanţa** Plecare Joi ora 22	**Istanbul** Sosire Vineri ora 14	**Istanbul** Plecare Duminecă ora 10	**Constanţa** Sosire Luni ora 2
Principesa Maria . .	29 Oct.	30 Oct.	1 Noem.	2 Noem.
Principesa Maria . .	5 Noem.	6 Noem.	8 „	9 „
Principesa Maria . .	12 „	13 „	15 „	16 „
Principesa Maria . .	19 „	22 „	22 «	23 „
Principesa Maria . .	26 „	27 „	29 „	30 „

TARIFUL BILETELOR DE CĂLĂTORIE

BILETE DE DUCERE

DELA	CLASA	PENTRU CONSTANŢA	PENTRU ISTANBUL	PENTRU PIREU	PENTRU ALEXANDRIA
CONSTANŢA	I	—	Lei 3200	Lei 6800	Lei 15200
	II	—	« 2400	« 4800	« 11000
	III	—	« 700	« 1400	« 2600
ISTANBUL	I	Lire T. 40	—	Lire T. 40	Lir. T. 140
	II	« 30	—	« 30	« 90
	III	« 8	—	« 6	« 20
PIREU	I	Dr. 3470	Dr. 1900	—	Dr. 2935
	II	« 2465	« 1340	—	« 2005
	III	« 685	« 350	—	« 360
ALEXANDRIA	I	P. T. 1800	P.T. 1400	P. T. 750	—
	II	« 1300	« 900	« 475	—
	III	« 300	« 200	« 80	—

ITINERARIUL

Liniei Constanţa — Istanbul — Pireu — Alexandria

Sub rezervă de modificări fără aviz prealabil

VAPORUL	**Constanţa** Plecare Sâmbătă ora 22	**Istanbul** Sosire Duminică ora 14	**Istanbul** Plecare Luni ora 9,30	**Pireu** Sos. ora 10 Marţi Pl. ora 18	**Alexandria** Sosire Joi ora 8	**Alexandria** Plecare Duminică ora 15	**Pireu** Sos. ora 8 Marţi Pl. ora 13	**Istanbul** Sosire Miercuri ora 15	**Istanbul** Plecare Joi ora 10	**Constanţa** Sosire Vineri ora 2
Dacia	31 Oct.	1 Noem.	2 Noem.	3 Noem.	5 Noem.	8 Noem.	10 Noem.	11 Noem.	12 Noem.	13 Noem.
România	7 Noem.	8 »	9 »	10 »	12 »	15 »	17 »	18 »	19 »	20 »
Dacia	14 »	15 »	16 »	17 »	19 »	22 »	24 »	25 »	26 »	27 »
România	21 »	22 »	23 »	24 »	26 »	29 »	1 Dec.	2 Dec.	3 Dec.	4 Dec.
Dacia	28 »	29 »	30 »	1 Dec.	3 Dec.	6 Dec.	3 «	9 »	10 »	14 »

BILETE DE DUCERE ŞI INTOARCERE

DELA	CLASA	PENTRU URMĂTOARELE			
		CONSTANŢA	ISTANBUL	PIREU	ALEXANDRIA
CONSTANŢA	I	—	Lei 5440	Lei 12200	Lei 25800
	II	—	„ 4080	„ 8660	„ 18650
	III	—	„ 1190	„ 2480	„ 4370
ISTANBUL	I	Lire T. 68	—	Lire T. 77	Lir. T. 243
	II	„ 51	—	„ 57	„ 166
	III	„ 14	—	„ 13	„ 34
PIREU	I	Dr. 5910	Dr. 234	—	Dr. 5015
	II	„ 4220	„ 2286	—	„ 3420
	III	„ 1170	„ 609	—	„ 621
ALEXANDRIA	I	P. T. 3070	P. T. 2340	P. T. 1340	—
	II	„ 2220	„ 1500	„ 870	—
	III	„ 520	„ 340	„ 160	—

MERSUL TRENURILOR

CONSTANŢA PORT-FETEŞTI-BUCUREŞTI NORD

6.10	7.00	—	—	—	Plec.	CONS/ŢA-P.	Sos.	—	—	—	20.55	20.55
6.20	7.10	14.13	19.40	23.05	„	CONS/ŢA-O	„	7.03	10.15	13.55	20.16	20.45
7.26	8.02	15.21	—	0.19	„	MEDJIDIA	„	6.56	—	12.49	19.14	19.56
8.33	8.59	16.35	—	1.34	Sos.	FETEŞTI	Plec.	4.41	—	11.36	18.11	19.11
12.42	11.20	20.42	23.10	5.41	„	BUCUREŞTI	„	0.30	6.45	7.30	14.42	16.45

La trenurile care pleacă din Constanta la 7.10 şi 19.40 şi din Bucureşti-Nord la 6.45 şi 16.45 se ataşează câte un vagon-restaurant iar la trenurile care pleacă din Constanţa la 23.05 şi din Bucureşti a 0.30, câte un vagon de dormit de clasa 1-a şi 2-a.

CONS/ŢA PORT-(Buzău-Warszawa-Berlin-Praha-Wien)-GALAŢI

4.30	11.10	—	Plec.	**CONS/ŢA-Port	Sos.	—	17.32	20.55
4.35	11.18	14.13	«	CONS/ŢA-Oraş	«	13.55	17.25	20.45
6.23	14.07	17.05	«	FETEŞTI	«	10.36	14.37	18.35
8.42	16.47	19.45	Sos.	FĂUREI	Plec.	7.13	11.55	16.00
8.42	16.59	20.14	Plec.	Făurei	Sos.	7.00	11.44	15.49
9.22	17.55	21.10	Sos.	Buzău	Plec.	6.10	10.50	15.10
9.36	20.02	1.09	Plec.	Buzău	Sos.	3.48	10.15	14.10
18.00	5.56	12.55	Sos.	Gr.GhicaV. (fr. r.)	«	12.56	22.50	5.15
18.43	6.25	12.22	«	Snialyn (fr. pol.)	«	12.14	22.23	4.23
33.03	11.12	18.20	«	Lwów	Plec.	8.10	18.25	0.26
8.24	23.12	—	Sos.	Warszawa (g. pr.)	Plec.	22.30	—	14.56
8.42	16.59	20.14	Plec.	Făurei	Sos.	6.00	11.44	15.49
9.22	17.55	21.10	Sos.	Buzău	Plec.	6.10	10.50	15.10
9.39	20.02	1.09	Plec.	Buzău	Sos.	2.48	10.15	14.10
18.00	5.56	12.55	Sos.	Gr. Chica Vodă	«	14.00	23.43	5.24
18.42	6.25	13.33	«	Sniatyn	«	12.44	22.38	5.03
7.26	19.41	—	«	Katowice	Plec.	—	10.30	16.06
11.67	23.54	—	«	Breslau	«	—	6.08	12.26
16.34	7.20	—	«	Berlin (Friedr. Str.)	«	—	23.25	7.65
—	7.50	12.48	«	*Praha (Wilsonovo)	«	14.00	22.15	—
—	6.40	11.25	Sos.	*Wien	Plec.	15.35	23.10	—
9.24	17.06	20.02	Plec.	FĂUREI	Sos.	7.41	8.55	16.02
10.14	18.23	21.20	Sos.	BRĂILA	Plec.	6.51	7.23	14.20
10.55	19.25	22.30	Sos.	GALAŢI	Plec.	6.10	6.22	13.18

• Via Lwów-Petrovice-Bohumin-Prerov. * Via Lwów-Petrovice-Breslav.

** **Trenurile cari circulă între Bucureşti şi Constanţa-oraş, sunt îndrumate în port numai în zilele de plecare şi de sosire a vapoarelor, indicate în itinerar.**

Instrucţiuni pentru aplicarea tarifului de bilete

Preţul biletelor. Preţul clasei I-a dă dreptul la un loc în cabinele de pe puntea inferioară a vapoarelor. Pentru locurile din cabinele situate pe puntea principală sau de promenadă se percepe un supliment de 10% sau 1%, iar pentru locurile din cabinele de lux 25%.

In cazul când un călător ar dori să ocupe singur o cabină de lux cu 2 paturi, va plăti ca supliment 75% din preţul tarifar al biletului de clasa I-a.

Preţurile clasei a 2-a sunt valabile pentru locurile din cabinele situate pe puntea principală. Pentru locurile cabinelor de pe puntea de promenadă se percepe un supliment de 10%.

In preţul biletelor de călătorie sunt cuprinse toate taxele impuse călătorilor de către autorităţile porturilor de îmbarcare şi de debarcare.

Hrana. Preţul biletelor de clasa I-a şi a II-a cuprinde şi costul hranei, afară de vin, ape minerale sau alte băuturi.

Copii. Copii între 4 şi 10 ani plătesc 50%, iar copii între 10 şi 15 ani 75% din preţul net al biletului şi integral taxele impuse călătorilor de către autorităţile porturilor de îmbarcare şi de debarcare. Dacă o familie călătoreşte cu mai mulţi copii sub 4 anii, numai unul din ei este scutit de bilet pe când ceilalţi vor plăti 25% din preţul net al biletului.

Familii. Familiile compuse din 3 persoane adulte călătorind în orice clasă se bucură de o reducere de 10% asupra preţului net al biletului de ducere. Familiile compuse din 4 persoane adulte beneficiază de o reducere de 15% iar cele compuse din 5 până la 10 persoane de 20%.

Familiile compuse din 3 persoane adulte cari cumpără biletele de ducere şi întoarcere, vor beneficia de o reducere de 40% numai asupra preţului net al biletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere, iar familiile compuse din 4 persoane adulte şi mai mult de o reducere de 50%.

Voiajori de comerţ şi artişti. Se acordă o reducere de 30% asupra preţului net al biletului artiştilor de teatru cari vor putea dovedi calitatea lor prin acte. Aceaşi reducere se acordă şi voiajorilor de comerţ dacă dovedesc calitatea lor prin legitimaţii speciale.

Turişti. Turiştii cari călătoresc în grupe de cel puţin 5 persoane beneficiază de reduceri speciale. Aceste reduceri se fixează exclusiv de Direcţiunea S. M. R.

Bilete de ducere şi întoarcere. Se acordă persoanelor adulte o reducere de 30% asupra preţului net al biletului de întoarcere pentru toate clasele, dacă se achită în acelaş timp cu biletul de ducere.

Copiii dela 4 până la 15 ani se bucură de o reducere de 10% asupra preţului net al biletului de întoarcere osebit de reducerile pentru copii menţionate mai sus.

Biletele de întoarcere sunt valabile 90 zile dela data emiterei lor.

Viza paşapoartelor. Intrarea în Turcia, în Grecia şi în Egipt este interzisă persoanelor al căror paşaport nu va purta viza unui Consulat al ţării de destinaţiune. Călătorii cari nu vor poseda vizele necesare nu vor fi admişi pe vapor.

Legătură cu trenurile. Vapoarele sunt în legătură la Constanţa şi Bucureşti cu trenurile accelerate şi de lux dela şi pentru principalele staţiuni din străinătate.

INTINERAR

pe linia Dunăre — Constanța — Egec

Valabil cu începere de la 1 Iulie 1931

			Cu vapoarele:				
			Durostor	Durostor	Durostor	Durostor	Durostor
			voy. 183	voy. 184	voy. 185	voy. 186	voy. 187
Brăila . . . Galați . . .	plec.	7 h.	9 Iul.	9 Aug.	9 Sept.	9 Oct.	9 Nov.
Sulina . . .	sosire	18 „	9 „	9 „	9 „	9 „	9 „
	plec.	19 „	9 „	9 „	9 „	9 „	9 „
Constanța .	sosire	dim.	10 „	10 „	10 „	10 „	10 „
	plec.	seara	11 „	11 „	11 „	11 „	11 „
Cavarna . . (facultativ)	sosire	dim.	12 „	12 „	12 „	12 „	12 „
	plec.	seara	12 „	12 „	12 „	12 „	12 „
Istanbul . .	sosire	dim.	13 „	13 „	13 „	13 „	13 „
	plec.	seara	13 „	13 „	13 „	13 „	13 „
Pireu . . .	sosire	seara	15 „	15 „	15 „	15 „	15 „
	plec.	seara	22 „	22 „	22 „	22 „	22 „
Volo	sosire	dim.	23 „	23 „	23 „	23 „	23 „
	plec.	seara	23 „	23 „	23 „	23 „	23 „
Istanbul . .	sosire	dim.	25 „	25 „	25 „	25 „	25 „
	plec.	seara	25 „	25 „	25 „	25 „	25 „
Constanța .	sosire	seara	26 „	26 „	26 „	26 „	26 „
	plec.	seara	28 „	28 „	28 „	28 „	28 „
Sulina . . .	sosire	7 h.	29 „	29 „	29 „	29 „	29 „
	plec.	8 h.	29 „	29 „	29 „	29 „	29 „
Galați . . . Brăila . . .	sosire	20 h.	29 „	29 „	29 „	29 „	29 „

București, la 1 Iulie 1931

DIRECȚIUNEA
SERVICIULUI MARITIM ROMÂN

București, 8 Aprilie 1931

No. 2327 B.

TARIF DE BILETE

pentru vapoarele liniei Dunăre — Constanța — Egee valabil de la 15 Aprilie 1931

Galați - Sulina
Clasa II-a Lei 200
Punte „ 70

Sulina - Pireu
Clasa II-a Lei 2550
Punte „ 850

Pireu - Istanbul
Clasa II-a Dr. 500
Punte „ 170

Galați - Cavarna
Clasa II-a Lei 825
Punte „ 275

Constanța-Pireu
Clasa II-a Lei 2200
Punte „ 750

Volo - Istanbul
Clasa II-a Dr. 400
Punte „ 135

Sulina-Istambul
Clasa II-a Lei 1525
Punte „ 520

Istanbul-Galați
Clasa II-a L. turc. 22
Punte „ 8

Galați - Pireu
Clasa II-a Lei 2750
Punte „ 900

Const-ța - Istanbul
Clasa II-a Lei 1150
Punte „ 400

Pireu-Galați
Clasa II-a Dr. 1250
Punte „ 425

Sulina - Constanța
Clasa II-a Lei 350
Punte „ 120

Istanbul - Sulina
Clasa II-a L. turc. 19
Punte „ 7

Galați-Istanbul
Clasa II-a Lei 1650
Punte „ 550

Constanța - Galați
Clasa II-a Lei 500
Punte „ 170

Pireu - Sulina
Clasa II-a Dr. 1175
Punte „ 400

Sulina-Galați
Clasa II-a Lei 200
Punte „ 70

Istanbul - Const-ța
Clasa II-a L. turc. 14
Punte „ 6

Galați - Constanța
Clasa II-a Lei 500
Punte „ 170

Constanța - Sulina
Clasa II-a Lei 350
Punte „ 120

Pireu-Constanța
Clasa II-a Dr. 1000
Punte „ 350

Cons-ța - Cavarna
Clasa II-a Lei 325
Punte „ 120

Istanbul-Pireu
Clasa II-a L. turc. 14
Punte „ 5

Volo - Constanța
Clasa II-a Dr. 800
Punte „ 270

Volo-Galați
Clasa II-a Dr. 1050
Punte „ 350

INTINERAR

pe linia Dunăre — Levant

Valabil cu începere de la 1-iu Octombrie 1931

			Cu vapoarele:				
			Constanța	Iași	Constanța	București	Iași
			voy. 80	voy. 65	voy. 81	voy. 68	voy. 66
Galatz . . .	plec.	7 h.	6 Oct.	28 Oct.	22 Nov.	8 Dec.	20 Dec.
Sulina . . .	sos.	17 „	6 „	28 „	22 „	8 „	20 „
„	plec.	18 „	6 „	28 „	22 „	8 „	20 „
Constanța .	sos.	dim.	7 „	29 „	23 „	9 „	21 „
„ .	plec.	„	8 „	30 „	24 „	10 „	22 „
Istanbul . .	sos.	dim.	9 „	31 „	25 „	11 „	23 „
„ . .	plec.	seara	9 „	31 „	25 „	11 „	23 „
Beyruth . .	sos.	dim.	14 „	5 Nov.	30 „	16 „	28 „
„ . .	plec.	seara	15 „	6 „	1 Dec.	17 „	29 „
Haifa . . .	sos.	dim.	16 „	7 „	2 „	18 „	30 „
Jaffa . . .	plec.	seara	21 „	12 „	7 „	23 „	4 Jan.
P. Saïd . .	sos.	dim.	22 „	13 „	8 „	24 „	5 „
„ . .	plec.	seara	23 „	14 „	10 „	25 „	7 „
Alexandria .	sos.	dim.	24 „	15 „	11 „	26 „	8 „
„ .	plec.	seara	25 „	16 „	12 „	27 „	9 „
Haifa . . .	sos.	seara	—	—	13 „	28 „	10 „
Jaffa	plec.	seara	—	—	14 „	29 „	12 „
Smyrna . . (facult.) . .	sos.	seara	28 „	19 „	—	—	—
	plec.	seara	29 „	20 „	—	—	—
Istanbul . .	sos.	dim.	31 „	22 „	19 „	3 Jan.	17 „
„ . .	plec.	seara	31 „	22 „	19 „	3 „	17 „
Burg. - Varna (facult.) . .	sos.	dim.	—	—	20 „	4 „	18 „
	plec.	seara	—	—	21 „	5 „	19 „
Contanța . .	sos.	seara	1 Nov.	23 „	22 „	6 „	20 „
„ . .	plec.	seara	4 „	26 „	—	—	—
Sulina . . .	sos.	7 h.	5 „	27 „	—	—	—
„ . . .	plec.	8 „	5 „	27 „	—	—	—
Galați . . .	sos.	20 „	5 „	27 „	—	—	—

București, la 1 Octombrie 1931

DIRECȚIUNEA SERVICIULUI MARITIM ROMÂN

No. 2478 B.

București le 17 Avril 1931

TARIF DE BILETE

pentru Vapoarele liniei Dunăre-Constanța-Levant valabile de la 15 Aprilie 1931

Galați - Sulina
Clasa II-a Lei 200
Punte „ 70

Galați - Constanța
Clasa II-a Lei 500
Punte „ 170

Galați-Istanbul
Clasa II-a Lei 1650
Punte „ 550

Galați - Izmir
Clasa II-a Lei 2500
Punte „ 700

Galați-Beyruth
Clasa II-a Lei 5000
Punte „ 1700

Galați Haifa-Jaffa
Clasa II-a Lei 5500
Punte „ 1850

Sulina - Galați
Clasa II-a Lei 200
Punte „ 70

Sulina - Constanța
Clasa II-a Lei 350
Punte „ 120

Constanța - Sulina
Clasa II-a Lei 350
Punte „ 120

Constanța - Galați
Clasa II-a Lei 500
Punte „ 170

Constanța-Istanbul
Clasa II-a Lei 1150
Punte „ 400

Constanța-Izmir
Clasa II-a Lei 2000
Punte „ 700

Constanța-Beyruth
Clasa II-a Lei 4500
Punte „ 1500

Constanța-Haifa Jaffa
Clasa II-a Lei 5000
Punte „ 1700

Istanbul-Beyruth
Clasa II-a L. turc. 44
Punte „ 15

Istanbul - Haifa Jaffa
Clasa II-a L. turc. 50
Punte „ 70

Istanbul - Constanța
Clasa II-a L. turc. 14
Punte „ 6

Izmir-Beyruth
Clasa II-a L. turc. 35
Punte „ 12

Izmir - Haifa Jaffa
Clasa II-a L turc. 45
Punte „ 15

Izmir - Constanța
Clasa II-a L. turc. 25
Punte „ 9

Beyruth-Haifa Jaffa
Clasa II-a P.E. 130
Punte „ 45

Beyruth-Tripoli
Clasa II-a P. E. 50
Punte „ 20

Beyruth-Port Saïd
Clasa II-a P. E. 250
Punte „ 85

Haifa-Beyruth
Clasa II-a P.E. 100
Punte „ 35

Haifa Jaffa-Port Saïd
Clasa II-a P. P. 150
Punte „ 50

Haifa Jaffa-Istanbul
Clasa II-a P. T. 500
Punte „ 170

Haifa Jaffa - Constanța
Clasa II-a P.T. 650
Punte „ 220

Port Saïd-Alexandria
Clasa II-a P. T. 120
Punte „ 40

Port Saïd-Haifa Jaffa
Clasa II-a P. T. 150
Punte „ 50

Port Saïd - Tripoli
Clasa II-a P.T. 250
Punte „ 85

Port Saïd-Limassol
Clasa II-a P. T. 250
Punte „ 85

Alexandria-Tripoli
Clasa II-a P.T. 250
Punte „ 85

Alexandria-Haifa Jaffa
Clasa II-a P.T. 170
Punte „ 65

Alexandria-Beyruth
Clasa II-a P. T. 250
Punte „ 85

Alexandria-Limassol
Clasa II-a P.T. 250
Punte „ 85

Alexandria - Istanbul
Clasa II-a P.T. 450
Punte „ 150

Alexandria-Constanța
Clasa II-a P. T. 600
Punte „ 225

Alexandria - Izmir
Clasa II-a P.T. 350
Punte „ 120

Tripoli - Limassol
Clasa II-a P.E. 80
Punte „ 20

Tripoli - Pireu
Clasa II-a P. E. 400
Punte „ 135

Larnaca Limassol-Beyruth
Clasa II-a P.T. 80
Punte „ 25

Larnaca Limassol-Piréu
Clasa II-a P.E. 350
Punte „ 125

Pireu-Istanbul
Clasa II-a Dr. 500
Punte „ 175

Pireu-Constanța
Clasa II-a Dr. 1000
Punte „ 350

Instrucțiuni pentru aplicarea tarifului de bilete

Viza pașapoartelor. Pentru a intra sau numai a tranzita prin România, călătorii trebue să posede pe pașaportul lor viza unui consulat român.

D-nii agenți sunt rugați a nu vinde bilete pentru un port străin înainte de a constata dacă călătorii posedă viza unui consulat al țărei de destinație.

Prețul biletelor. In prețurile tarifare ale biletelor nu sunt cuprinse taxele impuse călătorilor de către autoritățile porturilor de îmbarcare și debarcare.

Hrana. Costul hranei nu este cuprins în prețurile din tarif. Călătorii de clasă cari ar dori să aibă hrana, vor avea de plătit costul la bord, anticipat, câte lei 300 pe zi sau echivalentul în alte monede, iar călătorii de punte 120 lei pe zi.

Copii. Copiii între 4 și 10 ani plătesc 50%, iar copiii între 10 și 15 ani 75% din prețul net al biletului.

Dacă o familie călătorește cu mai mulți copii sub 4 ani numai unul din ei este scutit de bilet pe când ceilalți vor plăti 25% din prețul net al biletului.

Reduceri de prețuri pentru familii. Familiile compuse din 3 persoane adulte beneficiază de o reducere de 10%, cele compuse din 4 persoane adulte de 15%, iar familiile compuse din 5—10 persoane de 20%.

Reduceri speciale. Se acordă o reducere de 30% asupra prețului net al biletului, voiajorilor de comerț, artiștilor de teatru, etc., dacă vor putea dovedi calitatea lor.

Funcționarii publici din porturile unde operează vasele S. M. R. se bucură de o reducere de 20%.

Bilete de ducere și întoarcere. Biletele de ducere și întoarcere nu se vor vinde pentru vapoarele acestei linii.

Bagaje. Pentru transportul bagajelor între porturile românești, se va percepe o taxă de 60 lei de fiecare colet, a cărui greutate nu ar depăși 100 kgr. In celelalte relațiuni se va percepe 120 lei de fiecare colet, sau echivalentul în alte monede.

Opriri facultative. D-nii agenți sunt rugați a nu vinde bilete pentru porturile cu oprire facultativă, înainte de a se convinge că vapoarele vor atinge aceste porturi.

In cazul când vapoarele vor face escală într'un port care nu este indicat în itinerar, agențiile vor percepe ca preț de călătorie prețurile practicate de celelalte companii de navigațiune.



N. F. R. **N. F. R.**

NAVIGAȚIUNEA FLUVIALĂ ROMÂNĂ

MERSUL VAPOARELOR DE PASAGERI

Cu începere dela **15 Octombrie 1931** până la alte dispozițiuni

Orariul după ora Europei Orientale

Linia Brăila-Tulcea-Ismail-Vâlcov

în toate zilele

Brăila	plecare	7^{30}	Vâlcov	plecare	3^{00}
Galați	sosire	8^{30}	Chilia-Veche		4^{30}
	plecare	9^{00}	Chilia-Nouă		6^{00}
Reni	„	10^{00}	Câșlița	„	7^{20}
Isaccea	„	11^{20}	Ismail	„	9^{00}
Tulcea	sosire	12^{50}	Tulcea	sosire	10^{50}
	plecare	13^{10}		plecare	11^{00}
Ismail	„	14^{40}	Isaccea	„	13^{00}
Câșlița	„	16^{00}	Reni	„	15^{00}
Chilia-Nouă	„	17^{25}	Galați	sosire	16^{20}
Chilia-Veche	„	17^{40}		plecare	18^{00}
Vâlcov	sosire	19^{00}	Brăila	„	19^{15}

Linia Tulcea-Sulina

în toate zilele

Tulcea	plecare	14^{00}	Sulina	plecare	5^{30}
Sulina	sosire	17^{30}	Tulcea	sosire	10^{30}

In legătură cu vapoarele care merg dela Tulcea spre Brăila

Linia Galați-Brăila

în toate zilele

Galați plecare	7^{30}	10^{00}	12^{45}	16^{30}	și	18^{30}
Brăila „	7^{30}	8^{45}	11^{15}	14^{30}	și	18^{30}

Linia Măcin-Brăila

în toate zilele.

Măcin plecare	7^{00}	și	15^{00}
Brăila „	10^{00}	și	17^{45}

în zilele de 15 ale fiecărei luni vaporul nu face curse

Linia Ostrov-Silistra-Călărași

în toate zilele

Ostrov	plecare	5^{30}	Silistra	sosire	14^{50}
Silistra	sosire	6^{05}		plecare	15^{00}
	plecare	6^{30}	Călărași	sosire	15^{45}
Călărași	sosire	7^{15}		plecare	16^{35}
	plecare	7^{30}	Silistra	sosire	17^{35}
Silistra	sosire	8^{30}		plecare	17^{50}
	plecare	10^{00}	Ostrov	sosire	18^{20}
Călărași	sosire	10^{45}			
	plecare	11^{45}			
Silistra	sosire	12^{45}			

Linia Oltenița-Turtucaia

In toate zilele

Turtucaia	plecare	6^{05}	Oltenița	plecare	15^{20}
Oltenița	sosire	6^{25}	Turtucaia	sosire	15^{40}
	plecare	7^{00}		plecare	16^{40}
Turtucaia	sosire	7^{20}	Oltenița	sosire	17^{00}
	plecare	8^{20}		plecare	17^{30}
Oltenița	sosire	8^{40}	Turtucaia	sosire	17^{50}
	plecare	9^{25}		plecare	18^{30}
Turtucaia	sosire	9^{45}	Oltenița	sosire	18^{50}
	plecare	14^{00}		plecare	20^{10}
Oltenița	sosire	14^{20}	Turtucaia	sosire	20^{30}

Linia Giurgiu-Rusciuc — Linia Calafat-Vidin

în toate zilele

Giurgiu plecare	8^{30}	11^{00} și 16^{00}	Calafat plecare		8^{00}	și 15^{00}
Rusciuc „	9^{30}	12^{00} „ 17^{50}	Vidin „		11^{00}	„ 17^{30}

Linia Galați-Turnu-Severin

Duminică

Galați	plecare	6^{00}	Duminică și Joi
Brăila	sosire	7^{30}	
	plecare	8^{00}	
Gura Gârluții	„	11^{45}	
G.-Ialomiței	„	13^{30}	
Hârșova	„	14^{30}	
Topalu	„	16^{00}	
Cernavoda	sosire	17^{40}	
	plecare	17^{45}	
Rasova	„	18^{45}	
Oltina	„	20^{20}	
Silistra	sosire	23^{40}	
	plecare	0^{30}	
Oltenița	sosire	4^{30}	Luni și Vineri
	plecare	4^{45}	
Turtucaia	„	5^{20}	
Giurgiu	sosire	9^{50}	
	plecare	11^{15}	
Rusciuc	„	11^{45}	
Șiștov	„	16^{15}	
Zimnicea	sosire	16^{40}	
	plecare	16^{45}	
T.-Măgurele	sosire	19^{45}	
	plecare	20^{00}	
Samovid	„	21^{00}	
Corabia	sosire	22^{45}	
	plecare	23^{15}	
Bechet	plecare	2^{45}	Marți și Sâmbătă
L.-Palanca	„	7^{45}	
Vidin	„	11^{15}	
Calafat	sosire	11^{35}	
	plecare	12^{00}	
Cetate	„	13^{10}	
Gruia	„	15^{30}	
Crivina	„	18^{45}	
T.-Severin	sosire	21^{45}	

Luni

T.-Severin	plecare	13^{00}	Luni și Joi
Crivina	„	15^{00}	
Gruia	„	17^{00}	
Cetate	„	18^{45}	
Calafat	sosire	19^{30}	
	plecare	19^{45}	
Vidin	„	20^{10}	
L.-Palanca	„	22^{10}	
Bechet	„	1^{00}	
Corabia	sosire	4^{00}	Marți și Vineri
	plecare	4^{20}	
Samovid	„	5^{20}	
T.-Măgurele	sosire	6^{10}	
	plecare	6^{20}	
Zimnicea	sosire	8^{15}	
	plecare	8^{20}	
Șiștov	„	8^{50}	
Rusciuc	„	11^{00}	
Giurgiu	sosire	11^{20}	
	plecare	12^{20}	
Turtucaia	„	14^{50}	
Oltenița	sosire	15^{10}	
	plecare	15^{25}	
Silistra	„	18^{10}	
Oltina	„	20^{10}	
Rasova	„	21^{10}	
Cernavoda	sosire	21^{50}	
	plecare	22^{10}	
Topalu	„	23^{40}	
Hârșova	plecare	0^{55}	Mercuri-S-btă
G.-Ialomiței	„	1^{40}	
Gura Gârtuții	„	2^{40}	
Brăila	sosire	5^{20}	
	plecare	6^{15}	
Galați	sosire	7^{15}	

în legătură cu vapoarele care merg dela T.-Severin la Baziaș

Linia N F R Galați-Silistra

odată pe săptămână — cu plecarea din Galați în fiecare Joi dimineața la ora 6, iar din Silistra Vineri dim. la ora 7.

Galați	plecare	6^{00}	Joi	Silistra	plecare	7^{00}	Vineri
Brăila	sosire	7^{30}	„	Oltina	„	9^{00}	„
„	plecare	8^{00}	„	Rașova	„	10^{00}	„
G.-Gârliței	„	11^{41}	„	Cernavoda	sosire	10^{45}	„
G.-Ialomiței	„	13^{30}	„	„	plecare	11^{00}	„
Hârșova	„	14^{30}	„	Topalu	„	12^{15}	„
Topalu	„	16^{00}	„	Hârșova	„	13^{40}	„
Cernavoda	sosire	17^{40}	„	G.-Ialomiței	„	14^{05}	„
„	plecare	17^{45}	„	G.-Gârliței	„	15^{00}	„
Rașova	„	18^{45}	„	Brăila	sosire	17^{30}	„
Oltina	„	20^{20}	„	„	plecare	17^{50}	„
Silistra	sosire	23^{30}	„	Galați	sosire	19^{00}	„

Linia Turnu-Severin Baziaș

Mercuri și Duminică		Moldova plec.	16^{30}	Drencova plec.	8^{55}
T.-Severin plec.	6^{00}	Baziaș sos.	18^{00}	Șvinița „	9^{25}
Orșova „	8^{30}	Luni și Joi		Orșova „	11^{30}
Șvinița „	11^{00}	Baziaș plec.	5^{30}	T.-Severin „	12^{30}
Drencova „	13^{00}	Moldova „	6^{45}		

Eventuale întârzieri sau anularea unor curse nu dau dreptul la despăgubiri.

CURSE REGULATE PENTRU TRANSPORTUL MĂRFURILOR COLETE:

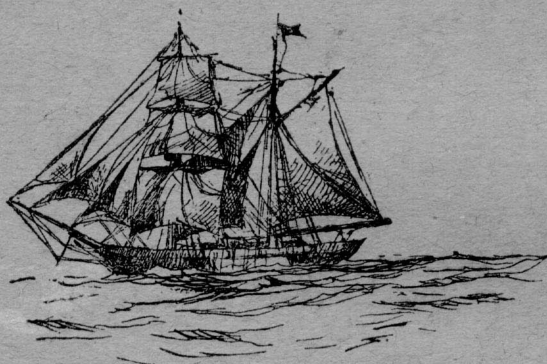
Intre posturile GALAȚI și TURNU-SEVERIN cu plecarea din GALAȚI și TURNU-SEVERIN în fiecare Duminică. Intre GALAȚI-TULCEA - SULINA - ISMAIL - CHILIA și VÂLCOV odată pe săptămână cu plecarea din BRĂILA în fie-care Mercuri și din GALAȚI Joi. Transporturi regulate de automobile între porturile GIURGIU ȘI RUSCIUC și între porturile OLTENIȚA și TURTUCAIA

Prețul abonamentelor pe un an:

Pentru instituții, intreprinderi, agenții . . . . . Lei 800
Pentru particulari . . . . „ 400
Pentru studenți, elevi, marinari, funcționari inferiori de porturi și pescării . . . . „ 150
Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizației, primesc de drept revista.

Plata se poate face și în rate semestriale.

La cel puțin 5 abonamente plătite se capătă un abonament gratuit.



Prețul Lei 25.—

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE E. MARVAN, B-DUL PRINCIPELE MIRCEA, 10 – BUCUREȘTI